Anno 65 C. C. colla Posta — TORINO, Lunedì 17 Agosto 1931 - Anno IX — GIORNO Num. 194

ABBONAMENTI
ITALIA E COLONIE: Anno L. 52 — Sem. 27 — Trim. 14 — (con numeri settimanali) / Anno L. 60 — Sem. 31 — Trim. 16 — (con edizione del lunedì)
ESTERO: Anno L. 130 — Sem. 70 — Trim. 36 — / Anno L. 175 — Sem. 90 — Trim. 46 —
Direzione e Amministr. Torino, via Davide Bertolotti, 6
Ogni numero Cent. 20
Telefoni de "La Stampa"
40-566 Direzione - Redazione - Cronaca
40-567 Centrali — Segnando la Cronaca
40-568 Centralino Amministrazione

# LA STAMPA

Frangar, non flectar

Inserzioni a pagamento
Prezzi per millimetro di altezza, larghezza di una colonna: Annunci mortuari, L. 6,50 - Finanziari, L. 7 - Avvisi commerciali parte di testo, L. 5, ultima pagina, L. 1. Per i Piccoli Avvisi, condizioni in testa della rubrica. Nel testo del giornale: dopo cinematografo - Fiori d'arancio - seguendo la cronaca - Divertimenti - Onomastico, L. 12 per linea corpo. Pagamento anticipato. L'Amministrazione della Stampa si riserva il diritto di rifiutare quegli ordini che a suo giudizio insindacabile ritenesse di non poter accettare.
Rivolgersi all'UNIONE PUBBLICITÀ ITALIANA, S. A. Via Santa Teresa, N. 1 - Piazzetta della Chiesa
Telefoni dell'Unione Pubblicità Italiana: 40-000 - 45-905

MacDonald e le economie

## Gli oppositori a favore e i partigiani contro

**Londra**, 17 mattino.

MacDonald ha lasciato Lossiemouth, nel pomeriggio di ieri e tornerà a Londra stamane per riprendere le conversazioni con i suoi colleghi relativamente alle economie. Il sottocomitato del Gabinetto si compone di MacDonald, Snowden, Henderson, Thomas Graham, e si riunirà oggi alle 18 e nuovamente domani. Si spera che nel corso di queste due riunioni gli sarà possibile di intendersi sulle grandi linee del piano che sarà sottoposto al Consiglio di Gabinetto convocato mercoledì. Non si crede che questo piano possa incontrare molta opposizione da parte del Consiglio, tuttavia i Ministri non lo accetteranno verosimilmente prima di essere stati completamente informati sulla situazione finanziaria del Paese.

Una volta acquisita l'adesione del Consiglio di Gabinetto, il Governo dovrà fare approvare il suo piano dai partiti di opposizione. Il Primo Ministro ha già comunicato tutte le informazioni necessarie insieme al rapporto dei banchieri, coi quali si è intrattenuto la scorsa settimana, a Baldwin e Chamberlain per i conservatori e a sir Herbert Samuel per i liberali.

Gli bisognerà però convincere anche i suoi partigiani della necessità di uno sforzo generale per ristabilire il credito nazionale. A tale riguardo si annette grandissima importanza alla giornata di giovedì, poichè in quel igorno alle 11 del mattino si riunirà il comitato consultivo del Gruppo parlamentare del Labour Party, per esaminare la posizione del problema, e nel pomeriggio alle 15 il Consiglio generale delle Trade Unions e l'Esecutivo nazionale del Labour Party terranno una riunione comune per decidere sull'atteggiamento da adottare. Il Primo Ministro ed alcuni dei suoi colleghi del Sottocomitato del Gabinetto saranno, a quanto si crede, presenti.

L'attitudine assunta dal Partito laburista indipendente, di fronte alla politica del Governo è stata illustrata ieri dal Presidente del partito stesso, Brockway. « Noi facciamo una buona accoglienza — egli ha detto — all'annuncio che delle misure sono in corso per diminuire il fardello dei debiti di guerra e per il prelevamento di una tassa sulle rendite a interesse fisso. Tuttavia ci inquieta la affermazione per cui tutte le classi dovranno essere chiamate a fare dei sacrifici. Le condizioni economiche della grande maggioranza dei lavoratori sono così precarie che qualsiasi nuovo sacrificio non pare possa essere loro imposto. Non vi può essere eguaglianza di sacrifici — ha soggiunto — allorchè non vi è eguaglianza di guadagno; ed essi resisteranno sino in fondo a delle proposte miranti a ridurre il sussidio di disoccupazione ed i servizi sociali, provvedimenti che avrebbero l'effetto di precipitare la classe operaia nella più grande miseria. Queste misure, inoltre, aggraverebbero maggiormente la depressione industriale, riducendo di molto il potere d'acquisto delle masse popolari ».

Ad ogni modo se MacDonald riuscirà a fare approvare il suo piano dalla riunione di giovedì, sarà realizzato un grande progresso, poichè i Ministri si rendono perfettamente conto della lotta che dovranno ingaggiare con i propri partigiani più ancora che con i partiti politici dell'opposizione. Questa lotta si impegnerà tanto al Congresso nazionale delle Trade Unions a Bristol in settembre, come alla Conferenza nazionale del Labour Party a Scarborough, al principio di ottobre.

Lord Hailsham, capo dell'opposizione conservatrice alla Camera dei Lords, diceva che era dovere dell'opposizione fare tutto quanto è in suo potere per assecondare gli sforzi del Governo, a condizione tuttavia che questo abbia il coraggio di far fronte alla realtà e di imporre energiche misure di economia. Non è dubbio che questo punto di vista sarà generalmente adottato dai conservatori, ma è pure evidente che nessuna decisione può essere presa finchè le proposte del Governo non saranno state precisate e finchè non si saprà fino a qual punto il Primo Ministro può contare coll'appoggio del suo partito. Circa le proposte stesse sono stati uditi numerosi pronostici nel corso degli ultimi giorni, ma conviene non accettarli che sotto le più ample riserve.

Intanto la partenza brusca del signor Montagu Norman, direttore della Banca d'Inghilterra, imbarcatosi sabato a bordo del piroscafo *Duchess of York* a destinazione del Canadà, è oggetto nei circoli politici e nella City dei più svariati commenti. La Banca d'Inghilterra ha pubblicato una dichiarazione nella quale è detto che « il Governatore della Banca d'Inghilterra è stato leggermente sofferente in seguito al lavoro eccezionale sostenuto nel corso di questi ultimi mesi. In seguito al consiglio dei medici, egli ha dovuto astenersi da ogni lavoro per il momento, ed è partito per l'estero per riposarsi. Gli è stato assicurato che un periodo di calma completa e di riposo sarebbe sufficiente per rendergli possibile il riprendere alla Banca tutte le sue funzioni ».

Ma queste dichiarazioni della Banca d'Inghilterra non incontrano un credito generale, e non pochi fanno allusione al dissaccordo che si sarebbe manifestato in questi ultimi tempi tra Snowden ed il signor Montagu Norman. Quest'ultimo si mostra da molto tempo assolutamente intransigente quando si tratta della stabilità della sterlina. Forse egli ha chiesto al Cancelliere dello Scacchiere sacrifici troppo grandi concernenti spese sociali che i laburisti sono obbligati a difendere. Il suo viaggio al Canadà non sarebbe che un ritiro mascherato. Ma nulla sino ad ora permette di affermarlo.

**R. P.**

## Le trattative di Basilea per i crediti alla Germania

**Ginevra**, 17 mattino.

A Basilea continuano le riunioni per i crediti da accordare alla Germania. Si sono avute riunioni del Consorzio internazionale per il mantenimento dei crediti alla Germania, del Comitato di studi, incaricato di esaminare la situazione finanziaria del Reich e dei banchieri e dei direttori delle Banche di emissione, che si trovano a Basilea, e che hanno avuto una serie di conversazioni su vari argomenti. Sappiamo che negli ambienti dei creditori della Germania si sarebbe disposti a prolungare di sei mesi i crediti, a condizione che le Banche centrali e la Banca delle riparazioni accettino pure di prolungare per sei mesi il credito di cento milioni di dollari che, nell'ultima sessione della Banca, fu già prolungato per tre mesi.

Le Banche centrali e la Banca delle riparazioni sarebbero già d'accordo per ammettere questo prolungamento. Da parte loro i delegati tedeschi hanno avuto continue e pressanti conversazioni telefoniche con Berlino per cercare di fare accettare l'accordo alla Reichsbank e alla Associazione dei banchieri che ritenevano inaccettabili certe condizioni imposte dai creditori. La maggiore difficoltà, da parte tedesca, dipenderebbe dal fatto che i creditori della Germania esigono, oltre alla garanzia delle Banche, quella degli industriali che beneficeranno dei nuovi crediti.

Nelle riunioni che si sono avute oggi, e particolarmente nella lunga seduta del Comitato di studi incaricato di esaminare la situazione dei crediti alla Germania, seduta che si è prolungata dalle 15 alle 21,40, si è trattato particolarmente dei crediti esteri in marchi che si trovano in Germania. I creditori della Germania avrebbero posto condizioni che modificherebbero il recente decreto tedesco sul commercio delle divise. Da parte loro i banchieri tedeschi avrebbero fatto osservare che un aumento dell'esportazione delle divise potrebbe provocare un indebolimento della situazione del mercato. Nonostante tutto, pare che un accordo di principio sarebbe già stato raggiunto, e si attende, anche per tale questione, che i delegati tedeschi si mettano in comunicazione col Governo per ricevere le istruzioni in proposito.

Si ha intanto notizia che il Consorzio internazionale dei banchieri, riunito a Basilea, terrà una seduta stamattina per cercare di appianare le difficoltà sorte su tale questione. Il Comitato di studi per i crediti alla Germania terrà invece seduta nel pomeriggio, nella speranza che il Consorzio arrivi a una soluzione durante la mattinata. In tal caso si prevede che le sedute di Basilea finiranno mercoledì. E' ormai deciso che non si avrà un viaggio di banchieri a Berlino, contrariamente a quanto era stato detto nei giorni scorsi. E' particolarmente notevole il fatto che in tutte queste discussioni i banchieri e i direttori delle Banche di emissione si attengono strettamente al mandato ricevuto dalla Conferenza di Londra.

**G. T.**

# Il "Nautilus" e il "Malygin" nelle zone polari

**Il sommergibile americano ha raggiunto le Svalbard -- 24 ore di riposo all'audace equipaggio -- La partenza per il Nord -- La drammatica avanzata del rompighiaccio sovietico sulla Nuova Semlja -- Cinque isole scoperte -- La navigazione gravemente minacciata dal maltempo**

**Oslo**, 17 mattino.

*Le ultime due giornate di navigazione del sommergibile* Nautilus *sono state nel complesso — malgrado l'avversità del mare — soddisfacenti. Il sottomarino del comandante Wilkins ha toccato ieri mattina le Svalbard: è questa la più recente segnalazione da Tromsoe.*

*Riassumiamo rapidamente le vicende delle ultime giornate. Come vi comunicavo venerdì sera, il* Nautilus, *dopo una fortunosa traversata, aveva raggiunta l'Isola degli Orsi. Nelle ventiquattro ore precedenti il sommergibile era stato costretto a sostenere la furia del mare in condizioni particolarmente drammatiche perchè le ondate erano altissime e minacciavano di travolgere chiunque si fosse avventurato all'esterno.*

### Nel mare di Barents

*Riparati i guasti agli apparati motori — come vi scrissi già dello — il sommergibile ha affrontato l'alto mare, benchè le segnalazioni delle stazioni meteorologiche non fossero del tutto favorevoli, per non frapporre ulteriori indugi all'avanzata della nave verso il Nord. Infatti, come è noto, la stagione non consente indugi: l'estate artica è quasi sul finire, e in notte si avanza minaccioso. Tenuto conto di ciò, il comandante Wilkins ha ordinato di procedere verso le Svalbard.*

*Secondo le segnalazioni pervenute qui da Tromsoe nel pomeriggio e nella serata di ieri, il* Nautilus *ha superato brillantemente il difficile collaudo del mare di Barents. Già a mezzanotte fra il 13 e il 14 agosto aveva doppiata la punta meridionale dell'isola degli Orsi, una delle tappe precise dal Comandante. Per fortuna, lo stato del mare ha consentito un certo riposo agli uomini del sommergibile, sottoposti, da una settimana, a un lavoro estenuante.*

*Le notizie sulla tappa all'isola degli Orsi sono soddisfacenti. Come è noto, tali informazioni sono state recate per primo dal comandante della baleniera norvegese Eilsen che aveva incontrato il* Nautilus *in navigazione nelle prime ore della mattina ed aveva scambiato, con l'equipaggio del sommergibile, una cordiale conversazione. Sir Herbert Wilkins aveva annunciato che contava di giungere alla Baia dei Re trentasei ore dopo.*

*Si trattava di percorrere, dal punto d'incontro fra il* Nautilus *e la baleniera norvegese, una distanza di circa seicento chilometri. Il comandante del sommergibile teneva conto delle condizioni del mare, mediocremente favorevoli alla navigazione, e di qualche imprevedibile incidente ai motori che già nei giorni passati avevano dato molte preoccupazioni. I calcoli di Sir Herbert Wilkins non sono stati lontani dalla realtà anche se la burrasca, in qualche tratto, è stata più violenta di quanto si pensasse.*

### L'arrivo alle Svalbard

*Un dispaccio pervenuto dalla stazione radiotelegrafica delle Svalbard informa infatti che il sommergibile* Nautilus *è giunto colà verso le quattro del mattino. Una tappa notevole è stata con ciò superata e quanti seguono l'audace impresa del sottomarino se ne sono vivamente compiaciuti. La marcia verso il Nord prosegue ad onta delle burrasche, brevi ma violente, che imperversano nel mare di Barents.*

*Giunto alle Svalbard, il* Nautilus *è pronto a intraprendere l'estremo balzo verso la regione artica. Nel frattempo sarà concessa un breve riposo all'equipaggio che ha risposto magnificamente, durante tutta la traversata, alla fiducia di Sir Herbert Wilkins. Non un uomo ha ceduto alla fatica, non uno ha tentennato di fronte al grande rischio. Spiriti audaci e muscoli semisimili sono le caratteristiche degli uomini di Wilkins, che li ha scelti con cura attentissima e li ha sottoposti, prima di intraprendere la grande spedizione, a prove numerose e decisive. Ben difficile sarebbe stato altrimenti superare gli ostacoli che la natura ha frapposti all'avanzata del* Nautilus *negli ultimi giorni.*

*Alla Baia dell'Avvento, come è noto, esiste soltanto un molo, di dimensioni modeste ma efficace come protezione contro il mare infuriato. A tale molo attraccano, di tanto in tanto, le poche navi carboniere che si spingono dalle coste norvegesi fino alle Spitzbergen. Non è da pensare quindi che a un relativo comfort per gli uomini del* Nautilus. *La vita, alla Baia dell'Avvento, è di una semplicità quasi primitiva e spesso non si trova anche il necessario, cioè quel tanto che i popoli abitanti a una latitudine meno settentrionale considerano necessario. La popolazione della baia è costituita da pochi uomini, ben costrutti e decisi ad affrontare i disagi di una permanenza in zone quanto mai inospitali, habitué da raffiche gelate e scomode anche nel breve periodo della estate artica per i fenomeni del disgelo che vi si verificano spesso con irruenza pericolosa.*

### Le dichiarazioni di Wilkins

*La manovra di attracco del* Nautilus *al piccolo molo della Baia dell'Avvento è riuscita con relativa facilità per il valido aiuto prestato all'equipaggio del sommergibile dai minatori delle Svalbard che vivono in quel piccolo centro, essendo addetti alle miniere di manganese colà esistenti. Assicurato il sommergibile alla terraferma, l'equipaggio, con a capo il comandante, è sceso per ringraziare, anzitutto, i minatori dell'aiuto prestato.*

*Sir Herbert Wilkins, appena messo piede a terra, ha manifestato la sua piena soddisfazione per il comportamento del proprio equipaggio e si è detto contento dell'ultima parte della navigazione. Egli ha dichiarato, infatti, che fra l'Isola degli Orsi e le Svalbard le condizioni del mare sono state soddisfacenti, sempre in rapporto a quanto è dato sperare nella zona. Ha aggiunto che della relativa calma il* Nautilus *ha approfittato per spingere, senza indugio, tutta la capacità delle proprie macchine. Ciò ha permesso di raggiungere le Svalbard, come si è detto, alle quattro del mattino.*

*Wilkins ha pure accennato alle grandi difficoltà incontrate dal sommergibile durante la navigazione nel tratto precedente l'Isola degli Orsi, cioè dopo la partenza dall'ultima stazione norvegese. Il maestrale ha infuriato per buona parte del viaggio da Spitzbergen all'isola anzidetta. Il Comandante ha confermato, a tale riguardo, le notizie già apprese l'altro giorno e a suo tempo trasmessevi.*

*La giornata di ieri è stata dedicata dai marinai del* Nautilus *a un lungo sonno ristoratore. Qualcuno ha dormito per più di venti ore senza interruzione, ma tale riposo era, come si comprende, indispensabile, e il Comandante non ha pensato affatto a distogliere i suoi uomini dal sonno. L'ospitalità offerta dai minatori è stata semplice ma cordialissima. Le non abbondanti comodità disponibili sono state prodigate all'equipaggio del sommergibile che ha accettato con molta gratitudine.*

### Verso la zona polare

*Labirinto si presenta invece la giornata odierna. Un dispaccio qui giunto iersera dalla stazione radiotelegrafica delle Svalbard informa che oggi i meccanici del* Nautilus *provvederanno a ricaricare una parte dei motori elettrici che azionano il sommergibile. Caricati gli accumulatori, i meccanici procederanno a un'attenta revisione delle macchine specie nelle parti che hanno manifestato, nei giorni scorsi, irregolarità più o meno gravi di funzionamento. Anche i motori a nafta saranno attentamente riviati in maniera che ogni cosa sia in ordine al più presto per il proseguimento della navigazione.*

*Quanto ai progetti immediati, Wilkins ha dichiarato ieri che la partenza del* Nautilus *dalla Baia dell'Avvento è subordinata solo alla revisione in corso, altre che, naturalmente, alle segnalazioni meteorologiche che potranno giungere oggi. Nel caso migliore, il comandante del sommergibile ha espresso il proposito di partire per le regioni polari oggi stesso. A incoraggiare una prossima partenza stanno — oltre le considerazioni già dette sulla necessità di attenuare il ritardo provocato dai guasti ai motori — le notizie che giungono dalle stazioni radiotelegrafiche della zona artica, fino a ieri sera favorevoli.*

*Tutto lascia credere, all'ultimo momento, che il proposito di Wilkins possa essere attuato al più presto in maniera da consentire una più lunga permanenza nella regione polare e un più proficuo lavoro di raccolta di dati scientifici. I voti di tutto il mondo accompagnano l'audace impresa dell'equipaggio del* Nautilus.

**E. R.**

## Le esplorazioni del Malygin

(Per radio dal nostro inviato a bordo)

**Da bordo del Malygin**, 16 notte.

*Questa sera è stata raggiunta, dal rompighiaccio* Malygin, *l'estrema punta settentrionale della Nuova Semlja. A causa dello spessore dei ghiacci, che hanno messo a dura prova le macchine del* Malygin, *siamo stati costretti ad interrompere l'esplorazione della zona orientale dell'isola. La navigazione del rompighiaccio è divenuta a un certo punto impossibile. A causa del cattivo tempo si è dovuto rinunciare, perciò, all'esecuzione di una parte del programma. Sempre a causa dei ghiacci, abbiamo dovuto sospendere le nostre ricerche alla desolata Terra del Principe Rodolfo, attraverso la Jackson, lungo il canale austriaco.*

*Non ostante la difficoltà frapposte dagli elementi alla marcia del rompighiaccio, abbiamo potuto fare notevoli scoperte nel Canale Inglese. Abbiamo trovato e segnato sulle carte di bordo un nuovo gruppo di cinque isole, situate nella direzione sud-occidentale dell'isola di Carlo Alessandro. In seguito, abbiamo constatato che le supposte isole di Harmsworth e di Alfredo non esistono ma che invece nella stessa zona da noi attraversata esiste una nuova isola. La zona da noi esplorata era battuta da un forte vento d'oriente e completamente fasciata di ghiaccio.*

*Abbiamo rinunciato ad effettuare le ricerche nella regione indicata dalla spedizione del dirigibile « Italia » poichè il professor Wiese, come rappresentante dell'Istituto Artico di Leningrado, ha comunicato la decisione che le stazioni sovietiche della Terra di Francesco Giuseppe eseguiranno — al principio dell'anno venturo — sistematiche esplorazioni al fine di rintracciare, se possibile, i resti dell'aeronave « Italia ».*

*Fruttando le condizioni meteorologiche sono quanto mai ardue, il rompighiaccio è circondato da fitte nebbie e la navigazione procede con estrema cautela, il che riduce sensibilmente la nostra velocità. La rude potenza delle forze naturali si fa sentire in tutta la sua grandezza. Per tale ragione, le prospettive sul proseguimento del viaggio non sono esenti da gravi preoccupazioni.*

**FRIEDRICH SIEBURG.**

(Copyright della « Frankfurter Zeitung » e della « Stampa »).

## I vani sforzi per disincagliare la nave "Westeenworld"

**Rio de Janeiro**, 17 mattino.

Gli sforzi di parecchi rimorchiatori per disincagliare il *Westeenworld* sono falliti perchè la roccia è letteralmente incastrata nella falla di poco per una lunghezza di una ventina di metri.

L'equipaggio è rimasto a bordo nonostante la situazione abbastanza critica della nave.

## La insurrezione a Cuba

**Un combattimento di dieci ore - Due capi degli insorti si arrendono - I rivoluzionari si trincerano ad Agabama.**

**New York**, 17 mattino.

*Le notizie giunte in questi due ultimi giorni da Cuba dimostrano che la situazione è lontana dall'avvicinarsi ad una soluzione. A Cienfuego nella provincia di Santa Clara è accaduto uno scontro di particolare violenza fra le truppe governative e gli insorti che si sono fronteggiati con un nutrito fuoco per circa dieci ore. Alla fine gli insorti hanno costretto le truppe federali alla ritirata e si sono impadroniti di armi e di vettovaglie trincerandosi ad Agabama.*

*Il Presidente Machado, che, consigliato dallo stesso Dipartimento di Stato di Washington, aveva sollecitato un abboccamento con i capi della rivolta, è rimasto tre giorni a Santa Clara in attesa di poter conferire col generale Menocal, che però si è ostinatamente rifiutato di aderire all'invito non trovando sufficientemente garantita la propria sicurezza personale.*

*Il Presidente Machado ha annunciato allo stato maggiore delle forze del Governo che, data la gravità della situazione, intende egli stesso assumere il comando delle truppe federali. Il quartiere generale delle forze governative rimane così fermo a Santa Clara.*

*L'agitazione riaccesesi all'Avana fra gli studenti ha però richiamato alla capitale il Presidente che vi si è recato su una automobile scortata da quattro macchine blindate. Con la partenza di Machado, la lotta si è riaccesa e prosegue oltre che nella provincia di Santa Clara e sul golfo a Chefos del Negro, nella provincia orientale di Camaguay. Il capo di stato maggiore generale Herrera ha chiesto a Machado di far entrare in azione le squadriglie di aeroplani per bombardare il concentramento dei ribelli.*

*Fra l'Isola dei Pini e la costa cubana, una nave da guerra cubana ha fermato due grosse barche da pesca cariche di armi e munizioni.*

*La cattura da parte delle truppe federali dell'ex-presidente Mario Menocal, capo dei ribelli, annunziata a mezzo di manifesti fatti cadere fra i ribelli da aeroplani, è smentita da fonte rivoluzionaria. A bordo della cannoniera Fernando Quevevo prigionieri però in stato di arresto un fratello, la moglie e due figli dell'ex-presidente Menocal. E' poi da aggiungere che due capi di insorti, Menocal e Mendietta, si sono arresi senza resistenza. Essi furono scortati dall'equipaggio di una cannoniera governativa in crociera lungo il Rio Verde, nella provincia di Penar del Rio. Subito venne dato avviso della loro presenza alle truppe che si trovavano nelle vicinanze cosicchè i ribelli poterono essere circondati e catturati. Menocal e Mendietta sono stati condotti sulla cannoniera, che proseguì la rotta verso l'Avana. Ai prigionieri, secondo le istruzioni impartite dal presidente Machado, viene usato il maggiore riguardo.*

*Secondo un messaggio dall'Avana, un Comitato rappresentante i rivoluzionari cubani, ha pubblicato un comunicato nel quale si precisa che l'obbiettivo della rivolta è anzitutto di mettere fine al Governo Machado illegalmente promulgato nel 1928, poi di sciogliere il Congresso cubano, ed infine di costituire un Governo provvisorio composto di persone che non abbiano nessun legame con i partiti politici. Quest'ultima misura sarebbe destinata a ristabilire le garanzie costituzionali, a riformare la procedura elettorale e a riorganizzare il sistema economico ed il servizio del debito estero in conformità ai contratti e nell'interesse dei creditori e dei cubani.*

*Si fa infine sapere che, malgrado la cattura dei generali Menocal e Mendietta, l'azione rivoluzionaria a Cuba non ha subito alcuna sosta.*

## I delegati alla Conferenza della Tavola Rotonda

### Gandhi non è partito

**Londra**, 17, mattino.

Un messaggio da Bombay annunzia che i delegati dell'India alla Conferenza della Tavola Rotonda si sono imbarcati sul piroscafo *Mooltan* a destinazione di Londra. Soltanto i rappresentanti del Congresso, Gandhi, Malaviya e la signora Naidu non si sono imbarcati. Gandhi era tornato il giorno prima da Bombay ad Ahmedabad. Si spera ancora che il Mahatma ed il Comitato esecutivo del Congresso non insisteranno nel loro rifiuto di partecipare ai lavori della Conferenza; e si crede che sforzi saranno fatti simultaneamente a Londra e a Simla per indurre Gandhi a tornare sulle decisioni prese. Nel frattempo hanno prodotto grande impressione nelle Indie le proposte del Marajah di Patiala, che era Cancelliere della Camera dei Principi al momento della prima Conferenza della Tavola Rotonda e che al suo ritorno in India manifestò una viva opposizione al progetto iniziale di federazione panindiana; egli ha formulato un nuovo piano che, secondo lui, garantirebbe in modo più sicuro la indipendenza ed i privilegi degli Stati. Egli propugna il miglioramento degli Stati come entità separate e sovrane; vuole pure una conferenza di Stati capace di opporre un fronte unico alla federazione dell'India inglese. Il Marajah di Patiala dichiara di essere sicuro dell'appoggio di trenta Stati.

# Magnifico successo dei treni popolari

**Il brillante esito delle gite di Ferragosto -- Oltre 25.000 passeggeri -- 46 itinerari per domenica prossima**

**Roma**, 17 mattino.

Che i treni domenicali fossero destinati ad un vasto successo era cosa prevedibile, ma la realtà dei fatti, a due settimane di distanza dal primo esperimento, ha indubbiamente sorpassato ogni più ottimistica previsione. Il nostro popolo ha fin dal principio scorto in questa iniziativa uno degli assi più opportuni e più simpatici compiuti dal Regime a favore delle classi meno abbienti perchè anche esse potessero trascorrere la vacanza domenicale non solo in sano e giocondo riposo, ma educando il proprio spirito all'ammirazione delle bellezze naturali e artistiche sparse in ogni luogo della penisola ed ha voluto avvantaggiarsene il più largamente possibile affollando questi treni fino all'ultimo limite della loro capacità.

### I biglietti tutti esauriti

L'indice per così dire più eloquente della simpatia con cui è stata e continua ad essere accolta la provvida istituzione è il fatto che nella mattinata stessa del primo giorno in cui vennero messi in vendita i biglietti questi sono rapidamente esauriti, qualunque sia il numero dei posti prestabiliti e che una folla ancora più imponente di ritardatari non ha altra consolazione che pensare che potrà meglio approfittare dell'occasione in domenica seguente.

Per le ferie d'agosto erano state stabilite partenze da Roma per quattro itinerari diversi: Roma-Viareggio, Roma-Siena, Roma-Perugia, Roma-Pescara, dando così la possibilità ai gitanti di scegliere con una certa larghezza anche in rapporto alle varie manifestazioni che si sarebbero svolte in alcune città mèta dei viaggi: a Pescara la Corsa Aerabo, a Siena il Palio. Complessivamente sono partite 2400 persone per Viareggio, 2200 per Perugia, 1650 per Pescara e 1200 per Siena, il diritto di permanenza nelle singole località sono cui si sono diretti i viaggiatori) è in dipendenza della maggiore o minore distanza di esse. Per esempio, ai passeggeri che si sono recati a Viareggio sono stati concessi due giorni.

Come sempre, l'affluenza ai treni domenicali si è svolta col massimo ordine, senza neanche il minimo di quei piccoli incidenti che sembrerebbero inevitabili, dato il numero veramente imponente di persone che ha affollato le banchine della stazione ed ha preso posto nelle vetture. Merito non solo della organizzazione perfetta e dell'eccellente servizio del personale ferroviario, ma anche di quella magnifica educazione e di quel maggiore spirito di disciplina che alle masse popolari ha saputo ispirare il Fascismo.

Ugualo successo hanno avuto le gite effettuateci nelle altre regioni italiane. Secondo le notizie pervenute alle Ferrovie dello Stato a Venezia sono giunti oltre 7000 gitanti da Torino e Genova e 1200 da Bolzano; a Verona 1000 veneziani, padovani e vicentini; a Livorno e Isola d'Elba circa 3000 persone da Torino, Milano e Genova; a Siena 2300 forestieri; a Roccaraso 1500 napoletani; a Napoli 1200 pugliesi; a Palermo 750 calabresi e 750 siciliani di Messina.

### Gli itinerari per domenica

Il programma delle gite popolari predisposto dal Ministero delle Comunicazioni per domenica 23 andante comprende 45 itinerari, alcuni dei quali serviti da diversi treni. Si è avuto cura di estendere le gite a diversi nuovi centri che finora non ne avevano profittato.

I primi cinque itinerari riguardano le partenze da Torino per Livorno, Pré Saint-Didier, Varallo Sesia e Lago Maggiore e da Vercelli e Novara per Livorno (vedi particolari in Cronaca di Torino).

Poi vengono gli itinerari seguenti:

*Milano-Padova-Venezia*, prezzo andata e ritorno lire 18. Milano partenza ore 4,15, 5,15, 5,30; Venezia arrivo ore 8,47, 10,03, 10,20; Venezia partenza ore 19,30, 19,38, 20,18; Milano arrivo ore 0,10, 0,40, 1.

*Varese-Padova-Venezia*, fermate Gallarate, Busto Arsizio, Legnano, Padova. Prezzo andata e ritorno lire 22. Varese partenza ore 4,30, Venezia arrivo ore 10,33. Venezia partenza ore 19,10. Varese arrivo ore 1,15.

*Cremona - Mantova - Padova - Venezia*, prezzo andata e ritorno: Cremona-Venezia lire 16; Mantova-Venezia lire 12. Cremona partenza ore 4,36; Mantova partenza ore 6,30; Venezia arrivo ore 8,50. Venezia partenza ore 20,46; Mantova arrivo ore 23,47; Cremona arrivo ore 0,52.

*Milano-Colico* per Chiavenna e Sondrio-Tirano, fermate Lecco, Varenna, Bellano. Prezzo andata e ritorno Milano-Sondrio e Milano-Chiavenna lire 11 più lire 2,50 per il percorso Sondrio-Tirano e viceversa. Milano partenza ore 4,25. Sondrio arrivo ore 7,33. Sondrio partenza ore 21,10. Milano arrivo ore 23. Milano partenza ore 4,35. Chiavenna arrivo ore 7,50. Chiavenna partenza ore 19,45. Milano arrivo ore 23.

*Milano-Desenzano* (Lago di Garda). Prezzo andata e ritorno lire 16 più lire 3 per qualsiasi scalo del Lago di Garda. Partenza ore 4,25. Desenzano arrivo ore 6,21. Desenzano partenza ore 21,10. Milano arrivo ore 23,25.

*Milano - Genova - Viareggio - Pisa - Livorno*, fermate: Pavia, Voghera, Tortona e stazioni balneari fra Genova e Livorno. Prezzo andata e ritorno lire 20. Milano partenza ore 0,10. Livorno arrivo ore 8,10. Livorno partenza ore 19,30. Milano arrivo ore 2.

*Venezia-Desenzano* (Lago di Garda), fermata Verona. Prezzo andata e ritorno lire 13 più lire 3 per qualsiasi scalo del Lago di Garda. Venezia partenza ore 7,10. Desenzano arrivo ore 10. Desenzano partenza ore 20,45. Venezia arrivo ore 23,50.

*Venezia-Trieste-Postumia Grotte*. Prezzo andata e ritorno lire 18 più lire 5 per andata e ritorno lire 18 più lire 5 facoltative per ingresso Grotte. Venezia partenza ore 3,40. Postumia Grotte arrivo ore 10,10. Postumia Grotte partenza ore 19,30. Venezia arrivo ore 23,40.

*Gorizia-Udine-Venezia*. Prezzo andata e ritorno lire 12. Gorizia partenza ore 3,10. Venezia arrivo ore 8,40. Venezia partenza ore 21,50. Gorizia arrivo ore 1,25. Udine partenza ore 6,25. Venezia arrivo ore 9,10. Venezia partenza ore 22,15. Udine arrivo ore una.

*Genova-Milano-Como* (Lago). Prezzo andata e ritorno lire 18 e lire tre per qualsiasi scalo per Lago di Como. Genova P. P. partenza 4,25. Genova Brignole partenza ore 4,39. Milano arriva ore 7,12 - 7,32. Como arrivo ore 8,20 - 8,40. Como partenza ore 20,35 - 20,55. Milano partenza ore 21,16 - 22. Genova B. arrivo ore 0,36 - 0,56.

*Genova-Viareggio-Pisa-Livorno*, fermate: Spezia, Carrara, Avenza, Massa, Pietrasanta, Viareggio, Pisa. Prezzo andata ritorno lire 15. Genova partenza ore 5. Livorno arrivo ore 9,10. Livorno partenza ore 20. Genova arriva ore 0,30.

*Bologna - Ferrara-Padova - Venezia*. Prezzo andata ritorno L. 21. Bologna partenza ore 5,45. Venezia arrivo ore 9,30. Venezia partenza ore 22. Bologna arrivo ore 1,05.

*Reggio Emilia-Modena-Rimini-Pesaro*, fermate Bologna, Imola, Faenza, Rimini, Riccione, Cattolica. Prezzo andata ritorno lire 15. Rovigo partenza ore 5, Ferrara partenza ore 5,30; Pesaro arrivo ore 9,28. Pesaro partenza ore 19,45. Ferrara arrivo ore 23,25, Rovigo arrivo ore 0,10.

*Firenze - Bologna - Padova - Venezia*. Prezzo andata ritorno lire 22. Firenze partenza ore 1,27. Venezia arrivo ore 8,50. Venezia partenza ore 0,36. Firenze arrivo ore 8,36.

*Firenze-Pracchia-San Marcello*. Prezzo andata ritorno Firenze-Pracchia lire 5, più lire due Pracchia-San Marcello e ritorno. Firenze partenza ore 8,30. Pracchia arrivo ore 7,57. Pracchia partenza ore 20,45. Firenze arrivo ore 22,15.

*Grosseto-Livorno-Pisa-Viareggio*. Fermate Cecina, Livorno, Pisa. Prezzo andata e ritorno L. 13. Grosseto partenza ore 5; Viareggio arrivo ore 8,10. Viareggio partenza ore 21; Grosseto arrivo ore 24.

*Livorno-Pisa-Perugia-Assisi*. Prezzo andata e ritorno Lire 22. Livorno partenza ore 1; Pisa partenza ore 1,31; Assisi arrivo ore 7, partenza ore 13; Perugia arrivo ore 15,56, partenza ore 20; Pisa arrivo ore 1; Livorno arrivo ore 1,30.

### Dalla media Italia e dal Mezzogiorno

*Teramo-Giulianova*. Prezzo andata e ritorno L. 3. Teramo partenza ore 5,5; Giulianova arrivo ore 7, partenza ore 20,23; Teramo arrivo ore 21,20.

*Ascoli-San Benedetto del Tronto*. Prezzo andata e ritorno L. 3. Ascoli partenza ore 7; San Benedetto arrivo ore 9,6, partenza ore 19,48; Ascoli arrivo ore 21,10.

*Macerata-Porto Civitanova*. Prezzo andata e ritorno L. 3. Macerata partenza ore 7,37; Porto Civitanova arrivo ore 8,31, partenza ore 21,20; Macerata arrivo ore 22,21.

*Aquila-Sulmona-Pescara*. Prezzo andata e ritorno L. 10. Aquila partenza ore 6,30; Sulmona partenza ore 8,50; Pescara arrivo ore 10,30, partenza ore 20,40; Sulmona arrivo ore 21,30. Aquila arrivo ore 0,23.

*Jesi-Ancona*. Prezzo andata e ritorno L. 3. Jesi partenza ore 7,8; Ancona arrivo ore 8,15, partenza ore 19,13; Jesi arrivo ore 20,16.

*Roma-Napoli-Pompei*. Prezzo andata e ritorno L. 18. Roma partenza ore 3,35, 8,30, 8,40; Napoli arrivo ore 9,22, 9,50, 10,10; Pompei arrivo ore 10,28, 10,35, 10,55, partenza ore 14,50, 15,28, 15,10; Napoli arrivo ore 15,35, 15,33, 15,55, partenza ore 19,30, 20,55, 21,10; Roma arrivo ore 23, 0,25, 0,45.

*Roma-Formia-Gaeta*. Prezzo andata e ritorno L. 10. Roma partenza ore 7,20, 7,50; Formia arrivo ore 9,22, 9,56; Gaeta arrivo ore 9,50, 10,25; partenza ore 18,50, 20; Formia partenza ore 19,20, 20,36; Roma arrivo ore 21,30, 22,30.

*Roma-Tivoli-Mandela-Subiaco*. Prezzo andata e ritorno Roma-Mandela lire 5, più lire 2 Mandela-Subiaco e ritorno. Roma partenza ore 6,15, Mandela arrivo ore 7,50, Subiaco arrivo ore 8,41, Subiaco partenza ore 21,05, Mandela partenza ore 22, Roma arrivo ore 23,15.

*Napoli-Roma*. Prezzo andata e ritorno lire 18. Napoli partenza ore 5,30-6,50; Roma arrivo ore 9,15-10,15. Roma partenza ore 19,35, 19,55; Napoli arrivo ore 22,47, 23,07.

*Potenza-Salerno-Nocera*. Fermata a Vietri e

# L'esodo dalle città

### A Roma

**Roma**, 17 mattino.

Si calcola che 50 mila persone siano partite per Ferragosto Roma comprendendo nella categoria naturalmente sono coloro che hanno approfittato dei treni festivi popolari, quanto coloro che si sono serviti delle corse popolari delle ferrovie elettriche Roma-Lido, quanto infine tutti coloro che si sono valsi dei treni e tram ordinari per le località dei dintorni, per Lido, per i Castelli Romani. La Capitale specie in alcune ore della giornata del 15 aveva l'aspetto di una città abbandonata. Per trovare un po' d'animazione bisognava recarsi nei quartieri della periferia specie intorno ai ritrovi dell'Istituzione dell'O.N.D., o lungo le sponde del fiume frequentato, come sempre, da una grande folla di bagnanti e di canottieri, o nelle osterie del suburbio.

Il movimento eccezione di emigrazione ha dato, soprattutto nelle notti dal 14 al 15 e nella mattina del 15, una fisionomia caratteristica alla stazione Termini che è apparsa affollata come noi no. L'affollamento però non è mai stato congestione e, grazie alla perfetta organizzazione, tutto si è svolto nel massimo ordine e senza il minimo incidente. Alle partenze dei treni festivi ribocceanti di gitanti ha assistito personalmente il Sottosegretario alle Comunicazioni on. Pennavaria che ha passato in stazione molte ore della notte col Direttore generale delle Ferrovie e con il Capo compartimento di Roma.

Anche ieri domenica il ritorno si è effettuato con perfetta regolarità

### A Genova

**Genova**, 17 mattino.

Circa 40 mila persone hanno lasciato Genova nella ricorrenza del Ferragosto, 20 mila delle quali in ferrovie e le altre con le ferrovie secondarie, con automobili e con piroscafi. Specialmente affollati erano i treni per il Piemonte e per la Lombardia. Al colle dei Giovi si è verificato nella mattinata di sabato una vera congestione di automobili che ha provato un lungo tempo di arresto delle macchine sia per quelle provenienti dal nord e dirette in Liguria sia per quelle di Genova che viaggiavano verso il Piemonte e la Lombardia.

Nella nostra città fra sabato e domenica sono giunti circa 3 mila fra piemontesi e lombardi che si sono dispersi per la grande Genova e segnatamente a Pegli e a Nervi. Con un treno popolare erano partiti nelle prime ore di sabato 3300 gitanti alla volta di Venezia i quali hanno fatto ritorno nella nostra città nelle prime ore di stamane. Non si ha notizia di alcun incidente in tutta la provincia. Numerose sono state anche le partenze per via marittima e oltre a numerosi *yachts* che hanno salpato per la Costa Azzurra aveva anche lasciato il nostro porto la motonave «Città di Bella» recante oltre mille gitanti diretti a Livorno.

### A Milano

**Milano**, 17, mattino.

Quest'anno la festa ricorrenza del Ferragosto è stata festeggiata da un numero maggiore di indistinti grazie alla lodevole istituzione dei treni speciali. La gita dei partenti, l'esodo vero che ha spopolato la città in questi due giorni, si è avuta sabato mattina alla stazione centrale ed a quella di Nord, per estendersi poi alle consorelle minori ed alle transvie. File mulane di gitanti nei più svariati costumi si sono susseguite distanziate agli sportelli per l'acquisto dei biglietti. Tutti i treni sono partiti stracarichi e si può aggiungere che l'esodo di sabato è proseguito ininterrotto fino a mezzogiorno. In compenso, a tenere compagnia ai pochi cittadini rimasti a Milano sono giunte da fuori numerose comitive e private che hanno percorso la città in lungo ed in largo, a bordo di torpedoni o a piedi. Alla sera gli ospiti di eccezione hanno fatto ritorno ai rispettivi luoghi di provenienza e solo allora le vie del centro hanno incominciato ad offrire quel benefico senso di luogo sempre che è possibile avere quando le vie non sono affollate. Si calcola che i partenti abbiano raggiunto la cifra di 150 mila.

## Il premio letterario «Viareggio» a «I tetti rossi» di Corrado Tumiati

**Viareggio**, 17 mattino.

La Giuria che doveva giudicare il premio letterario «Viareggio» per il 1931 ha concluso ieri sera i suoi lavori. Le opere presentate all'esame dei giudici erano 128. Di queste 90 furono eliminate in un primo esame e le rimanenti 38 costituirono la rosa dei candidati sui quali si fermò l'attenzione dei giurati per l'assegnazione del premio letterario «Viareggio», unico e indivisibile e del premio minore.

La Giuria, presieduta dall'on. Lando Ferretti, Capo dell'ufficio stampa del Capo del Governo, e costituita dai signori on. Ermanno Amicucci, Alberto Colantuoni, Primo Conti, Corrado Di Marzio, Giovacchino Forzano, Curzio Malaparte, Leonida Repaci, Gino Rocca, Carlo Salsa, Orio Vergani, assistita dal segretario Attilio Fontana, nella sua ultima seduta di ieri sera ha preso atto della gentile offerta di S. E. Dino Alfieri che, a nome dell'Istituto fascista di cultura di Milano e delle Stanze del Lauro di Roma, offriva altre due grandi medaglie d'oro da assegnare a quelle opere che oltre alle otto che la Giuria si accingeva a designare fossero a questa sembrate degne di una particolare segnalazione.

On. Lando Ferretti ha aperto la seduta rivolgendo un ringraziamento agli enti ed alle autorità che hanno voluto con offerte di denari o di medaglie contribuire al maggior lustro dell'iniziativa. Tale ringraziamento doveva in modo particolare essere rivolto alla Reale Accademia d'Italia, al Ministero della Educazione nazionale, al Ministero delle Corporazioni, alla Confederazione nazionale dei Sindacati fascisti, professionisti ed artisti, alla Società Italiana degli autori, all'Ente del turismo, alla Compagnia del turismo e alla Città di Viareggio nella persona del suo podestà S. E. Duca Salviati.

Si è iniziato quindi l'esame specifico delle opere da premiare. La discussione si è protratta fino a tardissima ora la sera del 15 ed è stata ripresa nel pomeriggio odierno. Le deliberazioni, nonostante il numero ed il valore delle opere presentate, sono state infine prese all'unanimità; indice sicuro per se stesso del magnifico risveglio delle arti italiane incoraggiato dal Regime fascista e dal suo Capo.

Nella riunione di iersera dopo una breve allocuzione dell'on. Lando Ferretti che ha esaltato il significato di questa festa d'arte, sono stati annunciati i risultati della votazione.

Il «Premio letterario Viareggio» di L. 10.000 è stato assegnato all'opera «Tetti Rossi» di Corrado Tumiati. I successivi quattro premi di L. 2000 ognuno sono stati assegnati all'opera «Storie di passo» di Lina Pietravalle, «Arlecchino flauto magico» di Eugenio Ferdinando Palmieri, «Ombre sullo schermo» di Giuseppe Villaroel, «Bivorno sul Carso» di Luigi Bartolini. Sono state quindi proclamate le seguenti opere: «L'urlo dei simili» di Ilio Sanminiatelli con la gran medaglia d'oro del Ministero dell'Educazione Nazionale, «Lo sperduto di Lugh» di Riccardo Marchi con la grande medaglia d'oro offerta da S. E. Alfieri, Sottosegretario di Stato al Ministero delle Corporazioni, «L'educazione sentimentale» di Raul Radice con la medaglia d'oro offerta dalla città di Viareggio. La Giuria ha annunziato quindi di voler segnare con speciale citazione e col conferimento delle due medaglie d'oro offerte dall'Istituto fascista di cultura di Milano e dalle Stanze del Libro di Roma le opere «Monte Ignoso» di Paola Masino e il «Romanzo di molta gente» di Diana Angelissola.

## Telegrammi di Gerarchi ai goliardi di Tendopoli

**Courmayeur**, 17 matt.

Il giornale della Tendopoli goliardica «Su pei monti» pubblica il seguente telegramma di S. E. Giuriati diretto al podestà Piazzesi dopo la visita al campeggio: «Prima che si chiuda questa giornata per me indimenticabile, sento il bisogno di rinnovare l'espressione della mia fervida riconoscenza. Prego la dire alle Camicie nere ed ai Goliardi di Tendopoli che sono felice di averli trovati come speravo: allegri, disciplinati, coscienti del loro compito, degni del loro destino. - *Giuriati*».

Anche l'on. Scorza ha telegrafato al podestà Piazzesi rinnovando il suo compiacimento.

L'on. Manaresi, Sottosegretario di Stato alla Guerra e Presidente del C.A.I., rispondendo al saluto inviatogli dai Goliardi in visita al campeggio del C.A.I., attendato presso Tendopoli, ha così telegrafato al podestà di Tendopoli: «Graditissimo mi è giunto il saluto dei militi Goliardi in visita al campeggio del C.A.I. Sarò verso la fine del mese con voi, così, fra i Goliardi dell'Italia rinnovata porterò un po' della grande anima del Club Alpino Italiano che vuole essere perennemente giovane fra i giovani, incessantemente rinnovandosi in essi e con essi e in mezzo a voi mi ritornerà nel cuore la nostalgia di un accampamento lassù in cima, di 20 anni or sono, e dei miei camerati di allora quasi tutti morti nella grande guerra. - *Manaresi*».

S. E. Ciano ha un telegramma inviatogli in occasione della inaugurazione del servizio postale a Tendopoli ha inviato il suo saluto vibrante ai goliardi fascisti.

Tendopoli in questi giorni ha sviluppato una intensa attività alpinistica. Importanti escursioni sono state compiute brillantemente. Tra i Goliardi regnano continua allegria ed entusiasmo.

## La sagra del merletto e del costume nella conca di Cogne

**Aosta**, 17 mattino.

Nella conca di Cogne, ieri ha avuto luogo la Sagra del Merletto e del Costume, organizzata sotto gli auspici della Federazione Artigiana di Aosta e della Opera Nazionale Dopolavoro.

Originale e pieno d'interesse è stata la Mostra del merletto di Cogne, suggestivo (il corteo in costumi cogneti caratteristici ed insoliti i canti della Val d'Aosta, ed i relativi balli folkloristici. Alla manifestazione, alla rinascita della quale avevano particolarmente concorso, oltre alla Presidenza del Comitato costituita da Donna Felicina Brezzi e dal marchese Eugenio Asinari di Bernezzo, la contessa Cavalli d'Olivola, la signorina Emma Brezzi, la contessa Acquarone, la signora Oberti, la signora Bore-Dessymoni, il colonnello Bianchi, unitamente ad altri villeggianti. Sono intervenuti il cav. Rossi, in rappresentanza del Prefetto di Aosta, il comm. Colotti, Segretario Federale di Aosta, il cav. magg. Rosalia, dell'Arma dei carabinieri, ed altre autorità della provincia.

## Norme per la tutela dei castagneti e la produzione del tannino

**Roma**, 17 mattino.

La *Gazzetta Ufficiale* pubblica il Regio Decreto-legge che dispone i provvedimenti per la tutela dei castagneti e per il controllo delle fabbriche per la produzione del tannino dal legno di castagno.

Secondo tale Decreto, i proprietari ed i possessori di piante di castagno situate nei terreni soggetti o non alle leggi forestali che intendono utilizzare direttamente o indirettamente il legno di castagno per gli estratti tannici, debbono presentare istanza ai Comandi della Milizia forestale della giurisdizione in cui le piante si trovano situate. La Milizia esaminate, ove occorra, le condizioni delle piante, potrà concedere il permesso di taglio, con la osservanza di opportune norme. La concessione deve essere effettivamente esercitata sotto pena di decadenza entro un anno dalla sua data. Le stesse disposizioni saranno anche attuate per la utilizzazione delle piante di castagni di alto fusto, e superiori al numero di dieci per ettaro o per ogni volta che quando il legname debba servire per scopi differenti dalla produzione del tannino.

Il taglio di legno di castagno destinato alla industria, sempre che non si tratti di legname da opera o da lavoro è sottoposto all'osservanza delle disposizioni del presente articolo. La Milizia forestale stabilirà i quantitativi massimi di legno di castagno disponibili in ciascuna provincia per la eventuale produzione degli estratti tannici.

Le fabbriche già esistenti e quelle di nuovo impianto dovranno essere, dai rispettivi esercenti, preventivamente denunziate ai Comandi locali della Milizia forestale con la indicazione del quantitativo annuo massimo di consumo di legno di castagno e della provincia da cui si intende prelevare il materiale legnoso nei limiti dei quantitativi disponibili come al precedente comma. La Milizia forestale si riserva la facoltà di controllare il consumo della legna di castagno nelle fabbriche di cui al precedente articolo, e a tale uopo i dirigenti ed il personale degli stabilimenti debbono fornire, ad ogni richiesta degli Ufficiali o graduati forestali, tutte quelle indicazioni e notizie dirette a facilitare il controllo stesso anche nell'interno delle fabbriche.

Il proprietario ed il possessore di piante di castagno che abbia eseguito o fatto eseguire il taglio non autorizzato di siffatta specie, è punito con l'ammenda di 100 lire per ogni metro cubo di legname tagliato, salvo l'applicazione delle altre eventuali pene stabilite dalle vigenti leggi in materia forestale o da altre leggi nel caso che vi abbia contributo.

I dirigenti ed il personale degli stabilimenti che si rifiutassero di ottemperare a quanto è prescritto, ovvero fornissero notizie false o incomplete, saranno puniti con l'ammenda da 50 a 1000 lire. Le eventuali contestazioni che dovessero sorgere tra esercenti l'industria degli estratti tannici per la ripartizione del quantitativo di legno di castagno, saranno definite dal Ministero delle Corporazioni.

## Il notevole «record» di marcia di dodici militi torinesi

**Aosta**, 17 mattino.

Nella mattinata di ieri è qui giunta una pattuglia della 1a Legione «Sabauda» di stanza a Torino, dopo aver battuto un notevole record di marcia, avendo in sette di cinque giorni percorse oltre trentacinque ore di marcia, quasi completamente in montagna.

La pattuglia, organizzata dal Console Galbiati, comandante la 1a Legione stessa e composta di 12 Militi agli ordini del Capo manipolo Nicola Revelli, reduce da Torino a Cerasole Reale, è salita al Col del Nivolet, donde è scesa a Pont di Valsavarenche, per quindi risalire al Rifugio Vittorio Emanuele, e proseguire per il Gran Paradiso, finchè non veniva sorpresa da una violenta tormenta, che è durata parecchie ore ed ha costretto i valorosi militi a ripararsi sul ghiacciaio per non essere travolti dalla bufera.

Dopo aver deposto, presente il segretario Federale di Aosta, Com. Poletti ed il senatore Bianchi, vice-podestà di Aosta, e comandante interinale della 1.a Legione, ai piedi del Monumento al Caduti di Aosta, un significativo fascio littorio legato dalle stesse Camicie Nere, da un legno, i militi torinesi sono ripartiti in serata alla volta della loro città.

## La frode dei raffinatori di olio

**I sette arrestati tradotti alle carceri di San Remo -- Rinvio dei raffinatori presieduti dall'on. Salvo**

**Imperia**, 17 mattino.

Esigenze processuali e necessità di natura pratica insieme, hanno indotto il giudice istruttore presso il Tribunale di San Remo, al quale spetta, in concorso col Procuratore del Re, l'incarico delle laboriose indagini attorno alle frodi commesse dai raffinatori di olio della società «Siro», ad ordinare il trasferimento degli arrestati nelle carceri giudiziarie di San Remo.

L'ordine è stato eseguito ieri. I sette accusati, in stato di arresto, hanno lasciato le carceri mandamentali di Imperia nelle ore pomeridiane, e in due tempi diversi. Alle 13,20, scortati da due sottufficiali dei carabinieri e da due militi, hanno oltrepassato Imperia a bordo della vicina città gli altri tre arrestati, e cioè il capo-fabbrica della «Siro», Arnaldo Ricci, il magazziniere Giuseppe Musso e il vice-magazziniere Giulio Giordano.

La partenza del primo gruppo degli arrestati, fatta fuori di ogni ostentazione, è passata quasi inosservata. Una piccola folla, invece, si è radunata alla stazione, allorchè al carrozzone cellulare è stato tradotto il secondo gruppo. I tre dipendenti della «Siro» erano ammanettati, e legati a una unica catena. La loro partenza è avvenuta fra svariati commenti, da parte della folla, fra la quale erano amici e conoscenti degli arrestati. Al carcere di San Remo, il comm. Isnardi, il cav. Muratorio, il Berio e il Trucchi hanno richiesto, e avuto, camere a pagamento; gli altri tre arrestati sono stati rinchiusi in celle comuni, con altri detenuti.

Oltre ai sette arrestati, ed ai quattro denunciati, già noti, ritenuti rei nella esecuzione del reato, sono stati denunciati quali responsabili civili la «Siro», le ditte Isnardi, Muratorio, Paolo Berio e Sanzino Trucchi. Essi hanno compiuto il viaggio in traduzione straordinaria, valendosi delle macchine di proprietà del comm. Isnardi e del cav. Muratorio, che le rispettive famiglie avevano fatto trovare alla porta del carcere.

Alle 17, con il treno in partenza a quell'ora per San Remo, sono stati tradotti nella vicina città gli altri tre arrestati, e cioè il capo-fabbrica della «Siro», Arnaldo Ricci, il magazziniere Giuseppe Musso e il vice-magazziniere Giulio Giordano.

La partenza del primo gruppo degli arrestati, fatta fuori di ogni ostentazione, è passata quasi inosservata. Una piccola folla, invece, si è radunata alla stazione, allorchè al carrozzone cellulare è stato tradotto il secondo gruppo. I tre dipendenti della «Siro» erano ammanettati, e legati a una unica catena. La loro partenza è avvenuta fra svariati commenti, da parte della folla, fra la quale erano amici e conoscenti degli arrestati. Al carcere di San Remo, il comm. Isnardi, il cav. Muratorio, il Berio e il Trucchi hanno richiesto, e avuto, camere a pagamento; gli altri tre arrestati sono stati rinchiusi in celle comuni, con altri detenuti.

Oltre ai sette arrestati, ed ai quattro denunciati, già noti, ritenuti rei nella esecuzione del reato, sono stati denunciati quali responsabili civili la «Siro», le ditte Isnardi, Muratorio, Paolo Berio e la ditta «Consortium». Corre il nome, fra i maggiori responsabili, di un noto professionista, che avrebbe largamente favorito l'impresa; ma, finora, l'autorità non pare abbia preso alcun provvedimento al di lui carico. Viene confermato, d'altra parte, che a tredicimila assommano le tonnellate d'olio sequestrate nei magazzini, quale corpo del reato. Pare inoltre, che le frodi risalgano all'aprile scorso: in un lungo interrogatorio, diretto dal sostituto Procuratore del Re del Tribunale di San Remo, avv. Scaramuzza, tanto il magazziniere Giuseppe Musso che il capo-fabbrica Arnaldo Ricci, hanno ampiamente illustrato il modo col quale le frodi venivano compiute.

Gli accertamenti fin qui assodati, e resi noti all'autorità giudiziaria appaiono tuttavia i più importanti e i più gravi, altri accertamenti sono in corso, portati avanti da funzionari della Dogana, da ufficiali della Regia Guardia di Finanza e dal Pretore di Imperia, avv. Calvesi.

Si sono svolte, pertanto, parecchie riunioni di raffinatori di oli d'oliva della nostra città, per discutere circa la temporanea importazione degli oli: la maggioranza ha ancora sostenuto che la «temporanea importazione» è necessaria, perchè agevola assai il commercio con l'estero; ma si ritiene, tuttavia, che essa debba venire disciplinata affinchè non venga falsato il principio sancito dalla legge. Le riunioni sono state presiedute dall'on. Salvo, nella sua qualità di presidente della Federazione del commercianti; ed esse hanno pure presenziato i funzionari doganali di Imperia.

# Le sciagure della strada

**Diciassette morti e oltre 50 feriti in incidenti d'auto in Francia -- La miseranda fine d'una stella del cinematografo -- Gli incidenti in Italia**

## Tragico Ferragosto in Francia

**Parigi**, 17, mattino.

La tragica rubrica degli incidenti automobilistici, che ormai per tradizione riempie i giorni festivi, è stata in occasione del Ferragosto particolarmente abbondante. In meno di due giorni diciassette persone hanno trovato la morte sulle strade di Francia. Quanto al numero dei feriti, una valutazione approssimativa permette di ritenere che oltrepassino la cinquantina. Ma questa triste lista non è chiusa, poichè da vari punti vengono anche stamane segnalati nuovi incidenti, altri morti ed altri feriti.

Uno di questi incidenti ha posto tragicamente fine alla carriera di una giovane artista cinematografica, che aveva avuto conquistato a Parigi una invidiabile fama nell'operetta e nella commedia. La signorina Janie Mareze ha trovato la morte nei dintorni di Saint Maxim, ove si recava allegramente per partecipare al concorso delle più belle bagnanti. L'automobile nella quale essa si trovava, insieme a suo fratello e a tre altre persone, tra cui la signorina Lucia Derain, scrittrice di valore, brillantemente affermatasi nella stampa cinematografica parigina, si è capovolta a poche chilometri da tale località. L'incidente si è prodotto nel momento in cui il guidatore cercava di sorpassare un'altra vettura. L'automobile è ruzzolata in un fosso e si è capovolta sui suoi occupanti.

La giovane attrice è rimasta uccisa sul colpo; suo fratello e la signorina Derain, ricevuti gravemente feriti, sono stati trasportati d'urgenza all'ospedale di San Tropez. Un particolare commovente: la signorina Mareze era stata invitata nella mattinata per telefono da sua madre, che abita a Rainet, poco distante da Parigi, ad abbreviare la sua dimora nel Mezzogiorno e a tornare a casa d'urgenza.

Tutto che il mondo qualche cosa di buono — aveva detto la povera signora alla figlia, quasi colta da un sinistro presentimento.

E l'attrice aveva risposto che non sarebbe tornata che lunedì.

Un altro incidente particolarmente tragico è accaduto in Lorena sulla strada nazionale da Valenciennes a Void, a tre chilometri da quella città. Un autocarro trasportante una Società musicale di Tinalmont, che si recava in pellegrinaggio all'Ossario di Douaumont ove sono sepolte le ossa degli eroici difensori del celebre forte la cui parte sostenuta durante la battaglia di Verdun è a tutti nota, l'autocarro era seguito da una vettura di turisti essi pure di Tinalmont. Questa vettura volle ad un certo momento oltrepassare l'autocarro, ma la manovra fu imperfetta, sicchè il veicolo nel passare urtò una ruota della pesante vettura che, fatto un balzo, precipitò in un fosso, si rovesciò e prese fuoco. Scene di orrore si sono prodotte: poichè i viaggiatori, rimasti sotto l'autocarro in fiamme, tentavano per la maggior parte invano di liberarsi, mentre le grida di spavento degli uni si mischiavano a quelle dei feriti e dei moribondi. Tutti si sono precipitati in soccorso dei disgraziati, sei dei quali sono stati rinvenuti spaventosamente mutilati. Altri dodici viaggiatori sono rimasti feriti, sei dei quali gravemente. Dai primi risultati dell'inchiesta risulta che il guidatore della vettura da turismo, dopo avere oltrepassato l'autocarro, modificò troppo presto la sua direzione. La responsabilità della *chauffeur* è dunque nettamente stabilita.

## Un banchiere di Lipsia ucciso sotto i suoi occhi gravi

**Berlino**, 17, mattino.

Si ha da Lipsia notizia di una gravissima disgrazia automobilistica. Il presidente della Camera di Commercio di quella città, il banchiere Schmidt, è rimasto vittima. Il banchiere guidava la propria automobile e aveva a bordo suo figlio e lo chauffeur. In un sobborgo della città, volendo oltrepassare un'altra automobile, si è lanciato a tutta corsa andando a urtare contro un tram che veniva anch'esso a grande velocità in senso opposto. All'urto formidabile la vettura è rimasta schiacciata e si è incendiata. Il banchiere è morto sul colpo, il figlio e lo chauffeur sono moribondi. Un istante dopo sopraggiungeva l'altra automobile che si abbatteva sulle rovine schiacciandosi anch'essa. I quattro passeggeri di questa automobile sono rimasti gravemente feriti, e così pure lo è il conduttore del tram di cui è schiacciata tutta la parte anteriore e che in seguito a un corto circuito si è incendiato.

## Due incidenti sulla Pompei-Napoli

**Un morto ed otto feriti**

**Napoli**, 17, mattino.

Verso le 17 di ieri sulla strada Pompei-Napoli, e precisamente all'altezza di San Giovanni a Teduccio, un'automobile genovese, guidata dal signor Armando Gorrini, di 26 anni, in seguito alla rottura dello sterzo, ha paurosamente sbandato. Il Gorrini, insieme a coloro che si trovavano a bordo della vettura, sono stati proiettati dal loro posti giù da uno scarpato, rimanendo al fondo di essa privi di sensi. Sollecitamente alcuni contadini hanno provveduto a trasportare i feriti all'ospedale, ove essi hanno ricevuto le prime cure: oltre il Gorrini vi sono Fortunato Agnelli, di 23 anni, Maria Marte, di 52 anni, Emilia Martelli, di 26 anni, tutti da Genova. Poco dopo il ricovero, l'Agnelli, le cui condizioni erano assai più gravi di quelle degli altri, è spirato.

Sulla stessa strada un altro incidente è avvenuto ieri. Una seconda automobile, guidata dal signor Corrado Loreto, dimorante a Roma, con a bordo il signor Ignazio Contarelli, la signorina Santa Maurini e Maria Correnti e il figlio di quest'ultima, Renzo Sandron, in seguito ad un guasto al cambio, si è capovolta. Tutti coloro che erano a bordo, sono rimasti feriti gravemente: essi si trovano ricoverati all'ospedale napoletano.

## Padre e figlio travolti dal treno

**Empoli**, 17 mattino.

Una grave disgrazia è avvenuta al passaggio a livello di Santa Maria a Elba. Transitavano di là, in bicicletta, il trentacinquenne Guido Nesi e il di lui figlio decenne Antonio; proprio nell'istante in cui attraversavano i binari, i due venivano investiti dall'accelerato N. 1823, proveniente da Pisa. I due disgraziati venivano gettati sulla banchina: il padre a circa una trentina di metri di distanza, ed il figlio a cinque o sei metri. I poveretti sono morti sul colpo.

## Due morti nel livornese

**Livorno**, 17 mattino.

Verso le otto di ieri mattina al passaggio a livello di Rosignano, il settantaseienne Egisto Mancini, mentre stava attraversando quel passaggio a livello, non si accorgeva del sopraggiungere di un convoglio in manovra, che lo investiva producendogli gravissime ferite, in seguito alle quali moriva all'ospedale poche ore dopo.

## Cinque contusi in un incidente ferroviario

**Milano**, 17, mattino.

Diretto inviato da Saronno, che ai treno 155, della ferrovia Nord, proveniente da Como carico di gitanti del Ferragosto è stato violentemente investito da un locomotore elettrico, l'urto ha prodotto rottura di vetri, in causa della quale sono rimasti contusi cinque gitanti, e precisamente Giuseppe Pinceschi, Valentino Colombo, Albertina Cassoni, Pietro Gnaniaschelli e Bruna Marinari, Costoro, dopo essere stati medicati alla stazione di Saronno, hanno proseguito con lo stesso treno per Milano.

## La pietosa morte di un settantenne

**Alessandria**, 17, mattino.

Vittima di un grave incidente è rimasto l'agricoltore Giovanni Taverna, di 70 anni. Costui mentre provvedeva al trasporto di un carico di legumi, è caduto dal carro riportando la frattura della base cranica: il poveretto è morto quasi subito, senza riprendere i sensi.

## Tre incidenti nel Novarese

**Novara**, 17 mattino.

Lungo la strada Novara-Vercelli, una automobile, a cui è scoppiato uno delle gomme posteriori, ha ribaltato travolgendo cinque persone. Sono rimasti gravemente feriti Luigi Bressi, al capo ed al dorso; la sua signora Matilde, al ventre ed alla nuca. Tre loro figli hanno riportato lesioni non gravi. Erano di ritorno a Torino.

**Omegna**, 17 mattino.

Un'automobile, diretta a Novara e su cui si trovavano alcuni turisti milanesi, reduci dall'Ossola, per una falsa manovra del guidatore è andata a sbattere contro un pancarro rovesciandosi. Sono rimasti gravemente feriti certi Aniluare Duverio e Mario Rossi, viaggiatori di commercio.

**Gravellona Toce**, 17 mattino.

Di ritorno da Pallanza, rimanevano travolti nel ribaltamento della propria automobile certi Ambrogio Molteni e la sua consorte Luigina e quasi schiacciati dalla vettura. Trovati in grave situazione da alcuni automobilisti di passaggio, i feriti venivano trasportati subito via a Milano di dove provenivano.

## Automobile che si rovescia

**Un morto e due feriti**

**Stradella**, 17 mattino.

Giunge notizia che ieri presso di Pedemonte, un'automobile, guidata dal signor Luigi Guarnaschelli, recante a bordo il fratello Amos e certa Raffaella Ballerini, di 42 anni, mentre percorreva la strada provinciale, per l'improvvisa rottura dello sterzo della macchina, dopo aver urtato due pali telegrafici, si rovesciava in un fossato laterale, travolgendo i viaggiatori.

Prontamente soccorsi, malgrado ogni cura, il povero Ballerini cessava quasi subito di vivere per le gravissime lesioni riportate. I fratelli Guarnaschelli hanno riportato invece varie ferite e contusioni abbastanza gravi in più parti del corpo. I sanitari del nostro ospedale, dove sono stati ricoverati, si sono riservati ogni prognosi.

## Due incidenti sulla Pompei-Napoli

**Un morto ed otto feriti**

**Napoli**, 17, mattino.

Verso le 17 di ieri sulla strada Pompei-Napoli, e precisamente all'altezza di San Giovanni a Teduccio, un'automobile genovese, guidata dal signor Armando Gorrini, di 26 anni, in seguito alla rottura dello sterzo, ha paurosamente sbandato. Il Gorrini, insieme a coloro che si trovavano a bordo della vettura, sono stati proiettati dal loro posti giù da uno scarpato, rimanendo al fondo di essa privi di sensi. Sollecitamente alcuni contadini hanno provveduto a trasportare i feriti all'ospedale, ove essi hanno ricevuto le prime cure: oltre il Gorrini vi sono Fortunato Agnelli, di 23 anni, Maria Marte, di 52 anni, Emilia Martelli, di 26 anni, tutti da Genova. Poco dopo il ricovero, l'Agnelli, le cui condizioni erano assai più gravi di quelle degli altri, è spirato.

Sulla stessa strada un altro incidente è avvenuto ieri. Una seconda automobile, guidata dal signor Corrado Loreto, dimorante a Roma, con a bordo il signor Ignazio Contarelli, la signorina Santa Maurini e Maria Correnti e il figlio di quest'ultima, Renzo Sandron, in seguito ad un guasto al cambio, si è capovolta. Tutti coloro che erano a bordo, sono rimasti feriti gravemente: essi si trovano ricoverati all'ospedale napoletano.

## Ridotto in fin di vita da un'auto

**Voghera**, 17 mattino.

Un grave investimento è avvenuto sulla provinciale Voghera-Varzi, nei pressi della nostra città. L'impresario Pasquale Marchese, di 55 anni, molto noto nella nostra città, mentre percorreva in bicicletta quel tratto di strada, è stato investito da un'automobile guidata dal meccanico Carlo Cattaneo, di Castel San Giovanni. L'investito, soccorso prontamente dallo stesso investitore, è stato ricoverato al nostro ospedale con prognosi riservatissima, avendo riportata la frattura del cranio e varie e profonde ferite in varie parti del corpo.

## Due operai travolti da una frana

**Uno morto, l'altro ferito**

**Balme**, 17 mattino.

Nelle prime ore del pomeriggio di ieri giungeva a Balme la segnalazione di una mortale disgrazia toccata a due muratori residenti nel paese, tali Battista Savant, da Lanzo, di anni 39, e Nicolao Airola, da Cossolo, di anni 35, che si erano recati a trascorrere il Ferragosto in una suggestiva località del Pian della Mussa. Le prime incerte notizie parlavano di una grossa frana che si era staccata dalle pendici del Bec d'Arnaz e che aveva travolto i due operai; successivamente la segnalazione, per quanto spoglia di precisi particolari, venne confermata nella sua dolorosa realtà.

I due amici all'alba erano partiti da Balme e a piedi ascendevano verso il Pian della Mussa, soffermandosi, dopo alcune ore di cammino, nella magnifica pineta che sorge ai piedi di un enorme affioramento delle pendici del Bec d'Arnaz. Essi riposavano tranquilli, quando furono attirati da un sordo boato, eguale dell'irrompere nella loro direzione di una massa di terriccio e di pietre che scendeva lungo il costone del monte. La gigantesca frana, a causa delle piogge degli scorsi giorni, si era staccata dal Bec d'Arnaz e rotolava con sordo fragore verso il piano. I due muratori avevano appena il tempo di accorgersi della terribile minaccia che li sovrastava, e tentavano porsi in salvo, come pure cercava di fare un pastore che col suo gregge si trovava poco distante.

Disgraziatamente soltanto il pastore riusciva ad allontanarsi in tempo, mentre il Savant e l'Airola, venivano travolti dalla massa di terreno. Più fortunato dei due, l'Airola attraverso duri sforzi si liberava dal terriccio, ferito non gravemente alla mano destra e alle gambe, mentre il Savant veniva inghiottito dalla paurosa massa della frana, scomparendo alla vista dei suo compagno, il quale, sebbene dolorante per il colpo subito, gridava disperatamente, al soccorso.

I suoi richiami venivano uditi dal vicino campeggio della Coorte Universitaria «Principe di Piemonte» dal quale subito partiva un animoso gruppo di militi, che al comando dei propri ufficiali si portavano sul luogo della disgrazia. Contemporaneamente, giungevano altri militi della Sezione confinaria, oltre a vari presenti.

Senza indugio venivano iniziati i lavori per trarre dalla frana il corpo del disgraziato minatore, ma in grazioso opera doveva essere troncata, perchè dalle pendici del Bec d'Arnaz si staccavano altre frane che mettevano in pericolo la incolumità dei salvatori.

L'opera di soccorso è quindi continuata a tratti, durante tutto il pomeriggio e fino verso sera, interrotta dal precipitare delle frane, ripresa con sempre rinnovata lusinghiera, ma non è stato ancora possibile estrarre il corpo del Savant. Nel frattempo l'Airola veniva trasportato al posto di medicazione del campeggio universitario e medicato delle ferite che, come si è detto, non risultano fortunatamente gravi.

## Raccapricciante investimento a Fidenza

**Fidenza**, 17 mattino.

Proveniente da Noceto, il commerciante Giovanni Tomasi pilotava un'automobile su cui erano due signore; egli all'entrare in Fidenza ha investito tale Odoardo Cattani che tornava alla propria casa, nella piccola frazione di S. Margherita, in bicicletta. L'investimento è stato talmente violento che una scarpa dell'investito è stata lanciata sui letti d'una casa vicina. Il disgraziato ciclista è stato raccolto in condizioni pietosissime e sollecitamente trasportato all'ospedale dove ha cessato di vivere.

## Scontro fra una moto ed un'auto

**Trieste**, 17, mattino.

La notte scorsa scendevano in motocicletta per via dell'Istria tali Umberto Toso, di 25 anni, ed Edoardo Zennaro, di 26 anni. Giunti a grande velocità presso via del Rivo, il Toso, che slava al manubrio, non si è accorto di un'automobile che saliva in rapida via ed incapace a frenare è andato a cozzare con violenza fortissima contro l'auto. La conseguenze dell'urto sono state più gravi per lo Zennaro, il quale si è spaccata la testa contro il cofano dell'auto e ha riportato la frattura della clavicola destra. Il Toso ha riportato la frattura del piede destro e varie altre lesioni.

## Le vittime del tetano

**Novara**, 17 mattino.

La casalinga Angela Geddo, vedova Ferrara, di 41 anni, di Trecate, camminando scalza per la casa si è punta il dito di un piede: essa tuttavia ha trascurato la leggera ferita, che ha cominciato di disinfettare. Quando però sono apparsi i sintomi della infezione era troppo tardi: la povera donna ha dovuto soccombere dopo una straziante agonia, uccisa dal tetano.

## L'efferato fratricidio di Gattico

**Il cinismo dell'assassino**

**Novara**, 17 mattino

La notizia dell'efferato fratricidio di Gattico ha suscitato in tutta la regione una profonda impressione e largo compianto per la vittima, commiato a sdegno contro il brutale assassino, il ventitreenne Gaspare Godio. Infatti, la vittima, il fratello trentenne Carlo, era di carattere quanto mai dolce: la voce popolare asserisce che egli ha subito sempre il contegno violento e minaccioso del fratello.

Il Gaspare, sottoposto ad interrogatorio, ha ripetuto quanto ebbe sempre a dire del di lui fratello Carlo, e cioè che cercava di danneggiarlo nei suoi interessi, volendo fare la parte del leone. Il fratricida mantiene un contegno cinico; egli si dimostra tranquillo, come se avesse compiuto una cosa da nulla. Ogni volta che egli parlava dei propri interessi, nei rapporti col fratello Carlo, dichiarava sempre: «con me, non ha nulla da pretendere nè da imporre: un giorno o l'altro gli darò io la lezione che si merita».

Nel giorno del delitto, il Gaspare è stato veduto un po' turbato, ciò che lascia a pensare che egli avesse avuto già in precedenza un alterco col fratello.

L'esame necroscopico della vittima ha rivelato tutta la ferocia del fratricida che deve avere inferito con ben dodici colpi sul capo della sua vittima tanto da renderlo orribilmente sfigurato. Sarà difficile ricostruire con precisione i particolari della terribile scena: l'assassino, intanto, sarà ancora ampiamente interrogato dal giudice istruttore di Novara.

## La cattura di un'aquila reale

**Novara**, 17, mattino.

Il cacciatore Alfonso Bensi, di Cienga, è riuscito a catturare, su quelle montagne, un'aquila reale, mentre tentava di abbassarsi su di lui. Il rapace sarà donato al giardino zoologico di Milano.

## Stato Civile di Torino

15 agosto 1931

NATI: n. 32 — Maschi n. 15; Femmine n. 17.

MORTI: n. 19 — Perotto Francesco di Giovanni, di mesi 5, di Torino, via Fontanesi 23 — Gherlone Luigi di Carlo, d'anni 2, di Torino, via Lagrange 2 — Rosso Adele fu Cristoforo, id. 57, di Torino, agiata, via Garibaldi 36 — Rocci Francesco

# Investimento

Sullo stradone asfaltato che passa davanti al mio giardino di campagna non c'è domenica che non accada qualche disgrazia. Automobili e motociclette in quel giorno si disfrenano a velocità pazzesche su quel tratto di strada tutto in rettifilo, tutto ben liscio e, per giunta, in discesa. Non c'è santi che li trattenga, non prudenza che li persuada a più moderato andare. Tutto il giorno è uno spoleggiar furioso di macchine grosse e piccole e poichè in quel giorno di festa entrano a far parte del torneo anche gl'inesperti del volante che si son procurati una macchina a una patente Dio sa come, così è meraviglia che le disgrazie non sieno ancor maggiori.

Anche la domenica di ieri ha voluto le sue vittime. Intanto nella mattinata due militi investiti da una Citroën furono portati all'ospedale malconci e più tardi una vecchierella fu urtata e sbattuta contro il muro da un motociclista di fuorivia. Ma la peggior disgrazia la si ebbe nella sera. Un capomeccanico, un bravo figliolo che abita in un paese qua vicino, riusciva in motocicletta dopo aver fatta una gita sul lago quando allo sbocco della strada, urtato all'improvviso da una Lambda velocissima fu inesorabilmente sospinto sotto le ruote di un tram e travolto, e letteralmente maciullato. Il poveretto era padre di due figli.

Per gran tratto lungo la strada la gente era uscita fuori a commentare l'accaduto, in grandi capannelli. Uno sbigottimento tragico e generale pareva signoreggiare gli animi di queste buone popolazioni per parecchi chilometri lungo tutta la strada. Quando io passai mi parve di udir levarsi di tra le chiacchiere e i commenti non so che sorda collera, che quasi mi fece paura. Sui visi di tutti con la espressione di un muto terrore c'era una specie di risentimento contro le macchine, contro il mondo d'oggi che va in questo modo e forse forse anche contro di me che percorro con una macchina utilitaria queste mie strade familiari e natali. «Sta attento perchè anche a te può capitar l'eguale da un momento all'altro!».

La sventura di quel poveretto che tutti qui s'accordano col dire che fu un bravo ed onesto giovine è poi aggravata dal fatto che l'auto investitore appena avvenuto lo scontro è fuggito via, e così non s'è potuto *prender* più il suo numero. Per modo che la disgraziata famiglia dell'ucciso non soltanto si trova priva di un tratto del suo sostegno ma anche del legittimo compenso che le spetta a risarcimento della sua sventura. E' proprio un caso atroce, che grida ira al Cielo. Ma con chi prendersela?

Qualche sera dopo io e l'amico Sandro eravamo usciti fuori a far due passi sul tragico stradone. Era una sera triste, scrziosa, come solo sa mettersi giù l'Agosto.

— Che vuoi — disse l'amico —: è il Moloch del progresso che brama le sue vittime.

— Parole, Sandro, le solite parole. In realtà questo a me par regresso bell'e buono, diabolico imbarbarimento.

— Sarà, ma tu lo vedi, è anche mezzo per accrescere la cordialità e la frequenza dei rapporti, la foltezza dei commerci.

Ormai la strada intorno a noi si era interamente rimessa dall'orrore del sinistro. Era passato qualche giorno soltanto e il delitto era bell'e dimenticato. Auto e moto continuavano a spoleggiar in su e giù alla più bella maggenda e strembettando felici di poter ruzzolare così piacevolmente. E c'era una gioia così prepotente, una spavalderia così irrestibile in quel loro traffico febbrile, o meglio direi una così gran prepotenza e spavalderia del fatto stesso della loro esistenza in sè ch'io pensai con un sorriso a che mai giovrana tentar di moderare l'impeto di questa forza giovine che ha invaso il mondo e a che mai servivano le serde cellare di migliaia di brave persone e tutti i propositi di maggior calma e prudenza che si fanno *dopo* e le raccomandazioni municipali, i cartelli avvisatori, le penalità date o minacciate quando uno trovandosi ex una buona macchina, progresso o regresso che sia, è spinto ineluttabilmente da un certo demone a farla correre e crepitare a più non posso e a perdifiato. E' destino. Non c'è rimedio. Progresso o demenza, è la vita che vuol così.

— E intanto l'automobilista ha pensato di metter la pelle al sicuro.

— Altrimenti qui gli avrebber fatto la festa sull'istante.

— Aggiungendo così delitto a delitto.

— Naturalmente, ma lasciando soddisfatta almeno la folla la quale tu sai che con la sua pratica di giustizia sommaria non mira in fondo che a ristabilire certi equilibri violati. Io, però, nei panni suoi non vorrei trovarmici per tutto l'oro del mondo.

— E si capisce. Vivere, tu pensi, nel terrore che il numero della targa sia stato alfine scoperto, imaginarsi di venir ammanettato da un momento all'altro! Già non dev'esser allegro.

— O non questo — dissi — non questo. Ciò è faccenda di un giorno, di due. Ma l'immane, ma la spaventosa consapevolezza di aver ucciso un uomo, di aver gittato nella miseria una intera famiglia. Questa è l'Erinni che temerei, e che perseguiterà l'involontario uccisore tutta la vita... ti sembrerò *poncif*, Sandro. Ma tu pensi quale possa essere d'ora innanzi l'esistenza di quest'uomo non appena avrà letto sul giornale la morte atroce dell'altro uomo incontrato per via! Di quest'uomo che girerà per il mondo, che circolerà fra la gente portando sempre nel cuore il suo spaventoso segreto di sangue! Egli non avrà assemmai vero e proprio perchè il suo delitto fu soltanto casuale, colposo, e magari sarà un onest'uomo, ma dell'assassino sarà costretto a subire la condanna morale nel rimorso che lo possiederà fin che campi. Fatalità moderna. L'assassino colposo. Dante avrebbe creato per questa figura di dannato un nuovo girone. Perchè, in fondo, che si può rimproverare a costui? Soltanto di non essere stato abbastanza prudente. E poi, naturalmente, di non essersi fermato dopo a interessarsi dello stato della sua vittima. E, d'accordo, questo è esecrabile.

— Insomma, egli è un assassino libero, tu dici, ma prigioniero del proprio delitto involontario.

— Pensa che stupendo soggetto per un tragedia o un romanziere.

Involontariamente, anche noi, lungo la linea dei tram suburbano andavamo cercando d'individuare il luogo del sinistro. Senza proporselo, senza pensarlo, i nostri sguardi erravano qua e là lungo i binari. La sera cadeva velata di nuvoli stanchi. Una civetta squittì tra i gelsetti di un campo vicino.

— Par che ci si mettano anche loro!

— O taci, sono le civette del mio paese. Sempre qui fanno il nido, tra questi gelsi. Ricordo quando ragazzo venivo a cacciarle col panioni.

Sandro d'un tratto si fermò. Il suo occhio si fissò in un punto, fra i due binari.

— Dev'essere qui — egli disse semplicemente. — Guarda.

Una larga e disordinata macchia scura era infatti là fra i due binari che ne occupava quasi intera la larghezza, e goro e rivoli apparivano impressi anche al di fuori sull'asfalto della strada. La sabbia ne pareva tutta imbibita, fino a una certa profondità. Tutte l'altre vestigia dello scontro erano state portate via, cancellate con cura, ma quell'enorme macchia di sangue era rimasta. Era davvero accasciante guardarla. Mi pareva di udire ancora in essa tutto lo schianto rovente di quella mischia spaventosa di carne e di metallo, l'urlo non più umano dell'assassinato travolto fra le ruote, il fracasso delle ferraglie maciullate...

Alcuni giovani ciclisti erano arrivati lì, si fermarono, discesero, guardarono anch'essi.

— E' qui! — uno disse chinandosi.

— Che vendemmia! — fece un altro. E ripartirono cantando.

***

Più tardi nel ritornare a casa entrammo nel crotto di Lazago a bere un gotto e a far una partita alle bocce. Ci abracciammo.

— Metti — dissi.

Il pallino di Sandro ruzzolò su fin quasi a toccar l'asito. Io allungai la boccia che sfiorò il pallino.

— Ora a te.

Sandro mi abancò e portò la sua boccia a quattro dita dal pallino. Io gli tenni dietro e riuscii a collocare la mia accanto alla sua.

— Punto fatto.

Due contadini lì dall'orlo del pallaio ci guardavano giocare, in maniche di camicia, braccia conserte, e gli ippocastani sopra noi versavano freschura notturna e pigolio di passeri. Eran belli quei piaceri semplici mentre tutt'intorno udivo le mie campagne che mi assopivano nella notte, come le avevo udite per tanti e tanti anni fin dalla mia infanzia.

D'un tratto là fuori sullo stradone, dove ormai taceva la furia delle macchine, udimmo un rapido scalpiccio seguito da lamenti e da un piangere disperato.

— Che c'è?

L'oste accorse. Accorremmo anche noi sulla soglia del portale che dava sullo stradone.

Proprio in quella una giovine donna scarmigliata, discinta, passava quasi correndo in mezzo ad un gruppetto di contadine trascinandosi dietro per mano due figioletti che piangevano e singhiozzavano forte da fendere il cuore.

— E' la moglie dell'ucciso — mi disse l'oste. — Anche jer sera è passata di qua. E' andata a vedere il luogo dov'è accaduta la disgrazia al suo marito. Non sa staccarsene. E' come mossa pazza.

E restammo là per un poco a guardare quel gruppetto convulso e miserabile che fuggiva via come rapito in un vento d'angoscia, finchè a poco a poco lo vedemmo dileguare e scomparire nella notte della strada.

CARLO LINATI.

## VIAGGIO IN POSTA

# Da Roma all'Adriatico per il Gran Sasso

TERAMO, agosto.

Il Novecento va rimettendo di moda il più romantico degli sport, quello dei viaggi in posta. Pochi se ne sono accorti finora, ma l'Italia si ricopre di una ragnatela sempre più fitta, in rete delle nuove corriere postali. Certo non sono più gli sirenitici carrozzoni gialli dei nostri bisnonni, che arrivavano al trigio galoppo, trascinati da due parigine in mezzo allo squillo dei sonagli ed agli schiocchi della frustata. Le nuove corriere arrivano e partono senza tanti complimenti da una cantonata qualsiasi della città, ed hanno quasi sempre l'aspetto di uno scalcinatissimo camion, alla meglio adattato per il trasporto di viaggiatori, ericio di vernice a buon mercato, e più di polvere. E fra tutto lo sfrombolio del clackson che inonda le strade, la sua sfiatata cornetta non riesce neanche a farsi sentire. Per tutto questo e per un sacco di altri ragioni, la nuova corriera è costretta a condurre una vita clandestina, quasi bassamente utilitaria. Nessun giovanotto elegante la ancora annunziato in un salotto: «Domani parto colla corriera automobile», e probabilmente è ancora lontano il giorno in cui con la corriera si farà un viaggio di nozze.

### Come cospiratori...

Ma questa è una grande ingiustizia. E noi ci alziamo non solo per sostenere la utilità di questi ornesi trabalanti; ma per annunziare il nuovissimo piacere, la vera gioia, la particolarissima eleganza di un viaggio fatto attraverso l'Italia nient'altro che col mezzo delle automobili pubbliche. Crediamo di rendere un buon servizio agli italiani rivelando le straordinarie possibilità che offrono le nuove poste; e per chi ama l'aria libera, il verde delle scampagnate, la vicinanza dei monti, una lettura attenta dell'orario là dove dice: Servizi automobilistici — potrà offrire assai migliori occasioni di passatempo, che il solito tragitto con le fumose e terrigene ferrovie.

Roma è la città che più approfitta dei grandi vantaggi delle autocorriere: circondata dal deserto della campagna; chiusa a ponente dal mare, a levante dalle montagne, chi parte in ferrovia fa i suoi sessanta, ottanta, anche cento chilometri senza vedere terre abitate. Vogliamo andare, per esempio, da Roma a Teramo? In ferrovia, si parte alle dieci di sera e si arriva alle otto di mattina, con una vettura diretta. Il viaggio non è sconiodo, perchè sarà treni poco affollati: vi addormenterete poco fuori di Roma, e vi svegllerete passata Pescara, quando il sole entrerà dal finestrino col barbaglio delle onde marine. Durante la notte un paio di volte vi saranno ricessi, per l'aria fresca, profumata di selva e di montagna che vi avrà intirizziti; allora un profilo alto di roccia scossa contro la luna vi avrà colpito un momento, mentre riprendevate sonno. Come la vostra valigia avrete attraversata una delle più belle regioni d'Italia, senza rendervene conto.

Ma ecco qua: per Teramo parte da Roma una corriera che arriva a destinazione in cinque ore e mezzo: parte il pomeriggio, in tempo per lasciarvi fare mezz'ora di siesta dopo colazione; uno spuntino avrete modo di farlo a Rieti o ad Aquila, ed alle otto, giusto appunto per l'ora di cena, sarete arrivati sulla cittadina fra i fiumi, pieni di appetito, per fare onore ai prodotti di quella ricca terra che avrete attraversato misurandola tutta con l'occhio, palmo a palmo, senza perderne un pezzetto così. Nè pensate di trovare un carrozzone scassato, di quei prodotti d'industria casalinga, come sono un po' tutte le corriere che fanno di solito servizio fra le stazioni ed i paesi: qui avrete a vostra disposizione una vettura modello, delle più moderne, bene imbottita, molleggiata alla perfezione, persino coi cristalli blu sull'orlo dei finestrini, per poter guardare il paesaggio senza essere accecati dal sole.

### La conquista della strada

Il viaggio è dei più bizzarri, agli inizi per lo meno. Come cospiratori i passeggeri si raccolgono all'angolo di quella strada dove la tradizione vuole che la corriera parta. Nessun segnale per avvertire i profani: solo gli iniziati sanno da dove partono le singole corriere, ognuna da un altro posto. Fra poco vi saranno senza dubbio le stazioni di partenza e di arrivo per le corriere (« per la posta » si dirà); vi sarà da mangiare, da bere e da riposarsi, insomma formeranno ad esistere le vecchie locande col grande cortile per accogliere le vetture; rivavremo i nostri caravanserraglio. Roba d'altri tempi? No, roba di tutti i tempi; che per qualche decennio avevamo dimenticato, ma che con tutta sicurezza andiamo riconquistando. Non si stabiliscono veri, modernissimi, eleganti caravanserragli anche negli scompartimenti che accolgono i viaggiatori del cielo?

Ma la conquista più bella, più grande, più ammirevole per cui siam debitori alle corriere, è quella della strada. Vedete il bel modo di uscire di Roma: da Porta Salaria, in cinque minuti assistete a tutto il trapasso dalla città alla campagna: file di caserme, poi un grande viale alberato, e subito dopo case eleganti, ville, giardini chiusi. Ecco le ville antiche, col loro muschosi portali barocchi, ed ecco le ville del Re, come una selva recintata: gli alberi sacri di Roma, pini e cipressi, si affacciano folti, imponenti: è un vero manto reale, pomposissimo, che dalle spalle della città scende verso la campagna. Ed all'ombra di questa grandezza: villinetti, il portale di una catacomba, e l'immancabile osteria colla sua pergola. Una svolta, e precipitiamo verso l'Aniene, colla sua torre che guarda il ponte, e l'aperta campagna.

E' qui che la strada ci viene incontro, inesauribile nelle sue accoglienze. E' una strada gran signora, nera e lustra di asfalto, fiancheggiata da inamovevoli segnali bianchi e neri, ombreggiata da vecchi gelsi. Non un granello di polvere: la mattina vengono cameriere in zuffietto e grembiule bianco, col piumino e il ferro da stiro, e la rimettono a nuovo, come un *frack* di Londra. E' la vecchia via Salaria che l'Azienda Autonoma della Strada ha trasformato in un'ideale pista automobilistica, seguendo l'esatta traccia della strada romana. Ma anche i romani, non v'è dubbio, erano andati dietro a qualche vecchia strada di campagna, che era nata coi primi uomini, primo sentiero e poi carrareccia. Perchè le strade sono come i fiumi, le loro direzione è segnata da ragioni misteriose e fatali: solo un cataclisma può farle deviare e impantanare; ma per loro natura han sempre scelto il passaggio più sicuro. Un infallibile istinto ha guidato il passo degli uomini sulla traccia migliore. Oggi, le belle autostrade, le strade stradittadine, corrono lungo i tratturi che i greggi percorrono ogni autunno ed ogni primavera, sin dal tempo dei patriarchi.

### D'onde vennero le madri dei romani

Queste strade avevano perduto, per sprofondarsi colle ferrovie nelle viscere delle montagne. Ora queste strade abbiamo ritrovato. E lungo un'antichissima strada ultramoderna, corriamo, attraverso la campagna, lasciandoci Roma alle spalle. Sono da primo trentacinque chilometri di terra bruciata: la valle del Tevere, con qualche casale color di fumo, ancora superstite dai secoli passati, e molte fattorie, che le pompe elettriche, suggendo l'acqua dalle falde profonde, han fatto sorgere per incanto negli ultimi sei anni (capitolo: Bonifica integrale). Sono costruzioni freddamente utilitarie, quadrate, tinte di colori stridenti: la cornice bianca delle finestre aumenta questa impressione di rigidità meccanica: è lo spirito della nuova agricoltura, nata nei politecnici. Anche le case cantoniere mettono nell'aria opaca della Campagna una nota di colorazione violenta, inedita del tutto: un bruno caldo, di sangue, con riflessi violacei e porporini. Ma quando abbandoneremo il piano, per salire nelle vallatelle della Sabina, allora queste cantoniere tinte di colore imperiale, viste dall'alto, col tenebroso e splendente collare di asfalto che gira loro al piede, avranno un carattere festoso, in mezzo al verde delle vigne, l'argento dei pioppi e degli olivi, l'oro del grano mietuto.

Ed ecco la Sabina, la terra di dove vennero le madri dei romani: simbolo di feracità. Saliscendi di colline dove la grigia pietra appare solo agli estremi orizzonti: qui la terra è polpa che genera. In vetta ai colli più sperticolati, castelli e campanili danno la linea ai paesi affastellati: riposante e gentile collina italiana, tutta falda di orizzonti sinuosi ed eleganti, aperti a tutti i venti ed a tutti i soli! In fondo ad una più ampia vallata, su una collina distesa come un seno materno, Rieti apre logge e finestre ad accogliere il vento delle montagne. Il grosso fiume la circonda d'un abbraccio verdissimo e romideggiante. E la strada si slancia lungo il fiume: lascia le colline e la terra grassa; si ingolfa fra i monti, ha i vigneti ai fianchi, ma subito più sopra si affacciano fra i magri boschi le rocce ed i dirupi: alle svoltate appaiono vette severe e un susseguirsi di scenari sempre più aggrovigliati di pendii. Entriamo nell'Abruzzo.

Fra Cittaducale ed Antrodoco il passaggio è segnato attenuato dall'umidità e dalle grasse verdure del fondo valle. Ma quando si incomincia a salire la muda schiena della montagna, coll'allargarsi dell'orizzonte, predominano i bianchi e grigi colori delle rocce nude contro l'azzurro acceso: e l'aria si fa sempre più tagliente. I paesi si mostrano piedi accampiano dentro il nido sassoso in cui sono appollaiati; son ben difesi contro il basso: ma i signori della montagna li annienirebbero se scendessero un poco queste cime. La strada sale a rapidi scaglioni, il mondo sotto di noi diviene sempre vasto, e si circonda di nebbie argentate. Fiancheggiamo la ferrovia che esce solo per brevi istanti all'aria: la sua pesante salita la fa tutta sotterra; noi viaggiamo in cielo. E veramente abbiamo l'impressione di entrare in mezzo all'azzurro, quando, compiuta l'arrampicata, la strada si caccia dentro il valico: che aria tenue e riposata, che trasparenza di luci e di colori! Largo e pigro il valico si spiana fra cime basse e tonde: le case sono piccole, come se il cielo pesando le avesse rannicchiate alla terra, le voci risuonano lievi e cristalline. Rieti, paese delle pingui messi, che abbiamo lasciato da tre quarti d'ora, ci sembra lontano da noi un secolo: qui è il bosco, il prato fresco, la pecora ed il grosso cane che compongono un paesaggio svizzo ed aggraziato.

### Parentesi cittadina

Si scende; attenzione! Alla svoltata appare tutta distesa la catena del Gran Sasso, e Monte Corno col suo nudo monolito è già tutto indorato dal sole che cala. La conca d'Aquila ci viene incontro per le giravolte, con ondate sempre più cariche di verde, sempre più gonfie di chiome d'alberi, sempre più increspate dalle rioche spume delle stoppie d'oro e dei maggesi d'argento. Un paese nuovo, d'un carattere che male si decifra, diverso dalla collina e dalla montagna, piano e fresco, ampio e chiuso: il piano d'Aquila ha la serra grassa delle pianure, e l'aria frizzante, i colori nuovi delle cime. La corriera scivola via come un cavallo che esce di buon mattino.

Parentesi cittadina in questa rapida rivista di tutta la varia campagna italiana. E dopo bevuto un caffè al bar più elegante della città (proprio lì davanti s'è fermata la nostra posta) eccoci di nuovo in mezzo ai campi. La sera è oramai venuta, e la più emozionante parte del nostro viaggio, l'attraversata del Gran Sasso che ci separa da Teramo e dal mare, la faremo di sole. Ma per la salita del Passo delle Capannelle rimane ancora un riflesso d'oro nel cielo, che si mescola al tenue chiarore della luna giovine sopra i lividi profili delle rocce nude. Calanchi bisachi, d'una morta creta precipitano tutto intorno alla nostra strada; mani pazienti hanno collocato lunghe file di pini nell'ossame secco della montagna; crepuscolo luna e fari dànno a queste balze senza vita un colore da cimitero.

Chiudete i vetri ed alzate il bavero: siamo a 1300 metri e l'aria de la sera fa battere i denti (fino ad Amtrodoco si viaggiava con trenta gradi all'ombra). Ora precipitiamo nel buio; svolta dietro svolta fa apparire fantastici scenari di bosco e di roccia che tagliano il cielo bianco di luna. La corriera fa ora servizio locale. Si passa davanti a qualche casa con un po' di luce accesa, fan cenno, la vettura si ferma. Saigono vecchie israelitiche, col capelli bianchi divisi in mezzo alla fronte, sotto il fazzoletto nero. Siedono immobili, stringendo l'ombrello come un pastorale. Il sibilo della vettura che scende senza sosse cancella a un sonnellino. Che c'è? Grandi voci ci circondano, siamo in una bella piazza, signore in toilette sicilone davanti a un caffè, prendono il gelato. Teramo, quinta ilsola nella quinta ora di strada. Noi ci portiamo dietro il freschetto del Gran Sasso: sarà bene incominciare la cena con una scodella di brodo caldo.

ALBERTO SPAINI.

## La famosa scuderie di Lord Lonsdale
### ridotta per motivi di economia

Londra, 17, mattino.

Le ristrettezze finanziarie del momento attuale sono risentite in tutti i campi. Si apprende infatti che, per motivi di economia, il famoso sportman Lord Lonsdale, una delle più note personalità del mondo ippico, si trova costretto a ridurre notevolmente le sue scuderie; egli limiterebbe ora il numero dei suoi cavalli a una dozzina, mentre di solito ne teneva in allenamento altre trenta.

## Alcoolismo in aumento in Inghilterra

Londra, 17, mattino.

Dalle statistiche pubblicate dal Ministero degli Interni si rileva che l'alcoolismo ha avuto, durante lo scorso anno, una recrudescenza in Inghilterra. Mentre nel 1929 gli arrestati per ubriachezza furono 51.206, nell'anno passato raggiunsero la cifra di 55.048. A

### Itinerari estivi

# Cesenatico bifronte

CESENATICO, agosto.

A chi venga dal mare — e ci son tanti trabaccoli pronti a ospitare chi n'abbia il buon gusto — Cesenatico offre, con la visione del porto disegnato da Leonardo, il volto delle grandi spiagge: teorie di capanne — oltre 700 — e di ombrelloni, che da lontano sembrano un allineamento filiguelano: capanne dai colori accesi attorno a cui si agita un variopinto formicaio di eleganze; più indietro la sfilata dei villini gai, protesi fra il mare e i viali ampi diritti e ombrosi: uno spettacolo che ha circa 10 chilometri di fronte, di cui cinque, diremo, strettamente cittadini, sebbene solamente due siano per così popolati. La cittadina, a chi venga dal mare, oltre quella festa di colori e il verde dei giardini chiusi attorno alle casette discrete, offre l'imponenza della città balneare, secondo quella visione che ne ebbe il compianto architetto Mogrini dell'Università di Ferrara, il quale ne predisposse il piano regolatore, che si va graduatamente attuando; e domenica scorsa, infatti, è stato aperto al traffico — con la terminologia burocratica — un viale di 800 metri, largo 25, il quale dalla provinciale di Romeo (è la strada che da Ravenna conduce a Rimini, e le origini del nome debbono ricercarsi in un convento romano ch'ebbe meno fortuna cronista di Flaminio a di Emilio, che si sa chi furono) conduce all'ampio piazzale Vittorio Veneto. Signoreggia, su quella ordinata distesa di sabbia, la massa imponente del Grand Hôtel, alla cui costruzione il Comune ha così largamente contribuito e che, come molti altri, sino ai minori, reca quest'anno il cartello del « completo », che sarebbe il « tutto esaurito », ahi, di buona memoria teatrale. E questo è il volto stracittadino.

### Contrasti

L'altra, strapassano, è offerta dalla vecchia Cesenatico a chi giunga con la ferrovia: una stazioncina modesta, una baracca, sul piazzale, che fa da «buffet», e alla svolta del viale, cassonle in cui la vita si svolge a pianterreno, offrendosi tutta dalle porte spalancate. C'è, sì, una guardia municipale, oltre il ponte sul canale, che regola il traffico con la dignità che gli viene conferita dallo scettro di legno, ma è una guardia che — ora ch'è di moda vederle in tenuta coloniale — ha un'apparenza quasi campestre. C'è però, alle spalle della guardia, l'immancabile monumento a Garibaldi, e l'epigrafe auspica che degno dell'Eroe sia quello dell'Italia stessa. Attorno, alberghi che una volta dovevano portare l'invitante leggenda «buon vino e buon ristoro», e che ancora, per altro, gentilmente s'intitolano al « Vapore », al « Leon d'Oro » o al « Cavallo bianco »; e se manca quello di prammatica, all'insegna delle « Due torri », gli è perchè Cesenatico ha una sola torre multisecolare; e per la nobiltà storica dei tempi men leggiadri, ce n'è di avanzo.

L'incanto strapassano finisce, al bolto. Alla svelta della via intitolata ad Anita, che costeggia il largo canale infassato di trabaccoli dalle vele rutilanti; e dove c'è un vuoto, un branco di bambini si butta nell'acqua imprigionato, in attesa di buttarsi sotto, e accapigliarsi per raccogliere le monete che i forestieri buttano per scherzi quello spettacolo un poco « scugnizzo »: passano flessuose figure femminili fasciate in quei pigiama fatti a gloria d'ogni don di Dio, scollati sino, diremo, alla schiena e tanto sefrati, diremo, ai fianchi, che poi sboccano nel largo svolazzo alla « gaucho »: pigiama di raso rosso, di raso nero, o rosso e nero: ombrellini parrimonio: corte sazzere: labbra e unghie sanguigne: volti che sanno in sapienza (ed ecco, di un subito, la teoria delle botteghe straordinarie dei professori di « beauté ») dell'arte di Ofelia. Anche il volto di Cesenatico è cambiato: e se dal canale non salisse l'acuto odor di pesce che impregna le chiglie, si sbucherebbe all'eden della spiaggia elegante, ricca di ritrovi signorili, di alberghi e di pensioni, come se si fosse levato un sipario: atto secondo. Mutano tempo, luoghi e personaggi.

### Lontananze

C'è, anche qui, un vigile Comitato di Cura, presieduto dal Commissario Carlo Ricci e di cui è segretario l'avv. Francesco Meroni: e ogni anno si costruisce, si trasforma, si abbellisce. Cesenatico già centro di pescatori (è il quarto del l'Adriatico) ha una fortuna balneare recente, venuta per il risorgito della vicina Rimini, che ha popolato anche tutti i centri minori, da Cattolica sino alla Marina di Ravenna. Però non ne abusa, e molti convengono qui, e ci restano anche oltre le bagnature, perchè la vita è a buon mercato. Così si spiega come prosperino le colonie estere, e specialmente le due cecoslovacche: una devuta all'opera appassionata del dottor Sicovy di Praga, nonchè la Trumpus, austriaca — 2000, nel complesso, quasi tutti adulti —. Si aggiungano qui poi e settecento bambini delle colonie fasciste, di ogni provincia.

Il primato dei grandi spettacoli resta, naturalmente, a Rimini, che è la capitale balneare. Però si disputa la coppa Scarioni e per ferragosto è annunciata una « gymkana » automobilistica: e chi sa il da fare della guardia che sarà istantemente al quadrivio, oltre il ponte solatio!

Ancora non s'è spenta l'eco del rapdina dei garibaldini romagnoli — una trentina di superstiti — in occasione della sagra annuale del 2 agosto (albero della cuccagna, la Dio inerck, e grandi bengalai nel quale giorno — 1849 — avvenne l'imbarco di Garibaldi, dopo che ai piedi della croce del Convento di San Marino ebbe letto il proclama ai Suoi: « Sciolgo la legione. Ritornate alle vostre case. Ci rivedremo in tempi migliori ». Gli Austriaci lo stringevano dappresso, decisi a scovarlo negli anfratti della lana: e come una belva, dall'ospitale repubblica ormai minacciata, per Scorticano e Sonciano, si rifugiò qui, e di qui s'imbarcò, « fidando nella lealtà romagnola », intendendo portarsi a Venezia. In seguito anche per mare, sbarcò sulla costa di Ravenna. Ma anche là il cerchio si stringeva e Anita era morente. Ho una gran voglia di rifare quel viaggio su uno di questi trabaccoli che porta il nome dell'Eroina, e che sta per celegziare verso Porto Corsini. Là, oltre quella landa della Pastorara, in cui fu sepolta, c'è l'ultima spiaggia balneare, sorta da poco, e sulla via di far fortuna.

Gli ultimi trampolini nel mucchio sono doppioni. Si lasciano i « monsoni » più avventurosi. La corsa leggiadra delle ragazze, incantino dai violenti colori della villa balneare, si allontana, si sfoca, si fascia di silenzio.

ATTILIO FRESCURA.

## POSTA DI GERUSALEMME

**Il foot-ball è la Bibbia - E' sabato e non si giuoca! - Le maledizioni dei rabbini e gli Ebrei di manica larga.**

GERUSALEMME, agosto.

(M.) - La vita del popolo eletto è un groviglio di misteri che danno non poco filo da torcere anche agli psicologi più consumati. Fare la filosofia della sua storia divenne addirittura un'impresa d'Ercole.

Sfuggito ai quattro venti sotto la sferza della maledizione di Dio, esso si trascina da secoli, randagio fra cento razze diverse, oppresso in ogni modo e su tutte le latitudini, non rinuncia alle caratteristiche della sua schiatta. Coinvolti nelle vicende più tragiche dell'umanità, sembra uno straniero che assista da semplice spettatore a cataclismi che non lo sfiorano direttamente.

Anche tra i naufraghi più scatenati le rimane sempre a galla. Si direbbe che porta sempre si hanno una cintura di salvataggio.

Di tanto in tanto sui campi della sua dispersione pel mondo si riaccende la speranza di un ritorno alla patria degli avi. Ma anche quando i suoi sogni vengono dispersi al vento da una nuova vampata di antisemitismo, non perde la sua fede nei destini che i profeti hanno preannunciato alla sua stirpe.

Ed è precisamente questo ideale di ritorno perpetuo attorno alle rovine del Tempio di Salomone che serve da millenni, a galvanizzare come un magnete potentissimo tutti i figli della Diaspora in una tensione continua di sospiri e di voti verso i colli di Sion.

Questo ideale spirituale che non ha mai cessato morire ed alimentato, in concreto, dalla osservanza del sabato, festa religiosa e civile, simbolo e palladio di una tradizione che risale fino ai tempi di Mosè.

Questo giorno settimanale di riposo ha dato modo al popolo d'Israele, anche disperso nei ghetti, di rifornirsi a breve scadenza, di nuova energia, per continuare la lotta che inravvede lontano, come tra l'impreciazione di una nebulosa, il primo albeggiare dell'atteso regno messianico.

Aveva, quindi, pienamente ragione, chi ha sostenuto che il sabato è stato l'Arca positiva in cui gli Ebrei hanno trovato scampo in mezzo a tante infuriar di tempesta nel corso della loro storia.

Eppure sembra che oggi, iniziato il Rinascimento Nazionale del popolo eletto in Terrasanta, questa grande verità incominci ad oscurarsi, in qualche coscienza di non pochi Sionisti che hanno avuto il privilegio di precedere i loro correligionari nel ritorno a Gerusalemme. Con uno di quei paradossi che sconcertano anche i temperamenti più forzemente, la nuova generazione che dall'Europa e dall'America si è incamminata, in questi ultimi anni, alla volta della Palestina, ha incominciato a mettere sotto i piedi il prezioso mosaico della santificazione del sabato.

Essa si svolge simili nel pomeriggio stesso del sabato, alle luce del sole e con una forma di sfida aperta al sentimento religioso degli Ebrei che credono ancora.

Questo strano duello si è impostato sopra le partite pubbliche del foot-ball.

Secondo i commentatori ufficiali del la legge, il giuoco del calcio è da regolarsi tra i frutti proibiti nei dì di festa.

E' vero che un giornalista burlone si è assunto, tempo fa, l'impegno di sostenere da solo contro tutte le scuole rabbiniche della Città Santa — Orazio sol contro Toscana tutta — che il foot-ball non può considerarsi come un giuoco legalmente proibito per la semplice ragione che nel Pentateuco non si trova nemmeno il suo... nome!

Ma è un fatto che la massa degli Ebrei ortodossi ritiene le gare di calcio peccaminose, costituendo esse un'occasione pericolosa per l'osservanza delle prescrizioni sabbatiche. Durante simili partite è, infatti, quasi inevitabile almeno un minimum di trasgressione consistente nella vendita dei biglietti per l'ingresso degli spettatori al campo e nello spaccio di bibite di prima necessità.

Gli ebrei moderni, però, che in fatto di religione sono per lo meno di manica larga, non vogliono sentir parlare di simili scrupoli rabbinici. E quindi, si riservano di indire delle sfide di foot-ball a pagamento anche in giorni di festa.

Veramente per circa un anno essi si erano rassegnati a rinunciare a queste loro libertà di azione e non avevano più giuocato, di sabato, al calcio.

Ma per tale loro sospensione sportiva, che li privava dei soliti guadagni ottenuti colla vendita dei biglietti d'ingresso al campo, essi ricevevano, a titolo di compenso, cinquanta sterline al mese.

Il giorno, però, in cui il versamento di questa somma non abbe più seguito, essi ritornarono automaticamente ai loro vecchi amori e ripresero, come prima, le loro gare festive.

I credenti non rimasero nemmeno loro colle mani alla cintola.

I Gran Rabbini fecero tappezzare le mura della Capitale di manifesti chilometrici con cui si minacciavano le scomuniche della Sinagoga ai calciatori che avessero osato profanare la santità del sabato.

Ma siccome queste grida rimanevano platoniche, allora fu deciso di inscenare una dimostrazione a furor di popolo contro i campi di foot-ball.

Per più settimane di seguito si potè, così, assistere allo spettacolo coreografico di migliaia di fedeli capeggiati da squadre di leviti recarsi, dietro una parola d'ordine, sulla strada di Naplusa e circondare come in un quadrilatero di assedio il terreno del Maccabei.

Poi, quando, nell'interno del reticolato, a cui facevano cordone numerosi poliziotti a piedi ed a cavallo, incominciavano le partite del calcio, dal coro dei credenti si levavano urla di protesta e di maledizione.

Sembrava un mare di teste che ondeggiassero sotto raffiche di passioni incontenibili.

Le braccia si agitavano con scatti da energumeni e le voci si facevano di tanto in tanto acute e taglienti come lame di rasoio.

— Orsù! Vergogna! E' sabato e non si giuoca!

Ma i calciatori continuavano imperterriti le loro gare, come se non si accorgessero nemmeno di tante mani protese contro di loro a imprecazione e di tanti anatemi vomitati al loro indirizzo.

E mentre le maledizioni dei rabbini fioccavano, inarrestabili, per un'ora o mezza sul campo dei Maccabei, era interessante assistere fra la folla che se ne stava ai margini della dimostrazione a cogliere a volo qualche frase delle discussioni accalorate che si incrociavano in cento lingue diverse fra i gruppi degli spettatori.

I vecchi e i loro figli nati in Palestina non trovavano parole adeguate nel loro vocabolario per bollare con un marchio d'infamia i nuovi profanatori del riposo festivo.

I giovani sionisti, invece, rimbeccavano con più abile vivacità il linguaggio, sfoderando tutto l'arsenale dei luoghi comuni in favore della libertà di coscienza, del progresso e della vita moderna.

La contesa non è ancora finita.

E nessuna delle due correnti in urto accenna ancora a disarmare. Danno si ostina a restare aggruppato alle sue posizioni, compiacendo con sdegno ogni offerta di compromessa.

E così il nuovo dramma religioso degli Ebrei in Palestina continua, scavando sempre più fondo il solco di divisione « tra quel ch'un muro ed una fossa serra ».

# LIBRERIA

**Polocasi**

Da *La bella brigata* a *Le chiocce, due pidocchi quattrini* alle *Storielle grasse e magre*, la figura di Riccardo Balsamo-Crivelli ricompare di volta in volta accostante e cordiale. Probo e sano scrittore che possiede l'indubbio dono di raccontare, in una prosa limpida e nervosa s'accende di floretaliane estrose, balenia d'immagini improvvise e imprevedibili, pur sempre aderendo al ritmo del racconto; è tutta cose, tutta evidenza, con l'assunto che ad ogni pagina si conferma di tratteggiare una figura o un ambiente, anche se talvolta la figura sia poi soltanto una figurina e l'ambiente abbia la lucentezza un po' manierata dello scenario. *In Polocasi* (romanzo, Ceschina, 1931), queste doti spiccano talmente da rasentar la bravura; vi sono narrate le vicende di una compagnia d'operette che varca il Mediterraneo per una fortunata « stagione » sul Alessandria e al Cairo, figure, figurine e macchiette s'alternano in una felice dovizia: il capitolo è sovente bozzetto, il dramma, quando sorge, dà sovente in un dolciastro patetico; ma se è indubbio che le vicende della Bianchina, una « soprannino » sedotta dal capocomico don Geronzo,

# A Pescara si è riaffermata vittoriosa la supremazia dell'industria nazionale

*LE GRANDI MANIFESTAZIONI MOTONAUTICHE*

## Brillanti affermazioni italiane
### nelle gare internazionali di Ginevra

### La prima giornata

**GINEVRA, 17 mattino.**

La prima giornata del grande Concorso motonautico internazionale di Ginevra ha visto, come si prevedeva, un susseguirsi di vittorie italiane, tra cui vanno soprattutto notate quelle di Bignato, Meregbetti (vincitore in due categorie), e Salvi, che hanno ottenuto nonostante il tempo fortemente avverso, delle medie velocissime. Il trionfatore della giornata è apparso l'ing. Bignato, che riuscirà a coprire il circuito ad una media di oltre 70 chilometri, benchè fosse stato ritardato da uno stop di percorso dovuto alla cattiva visibilità. Anche nelle categorie minori la prova dei nostri è stata eccellente, e così quella di Mora che stabilirà una media di 58,888, cioè di poco inferiore a quella ottenuta da Miss nelle prove di Torino con uno specchio d'acqua in condizioni di calma perfetta. L'unico straniero che riuscirà a sorpassare i nostri in una sola categoria di fuoribordo è stato lo svedese Lindquist. Il distacco dal [illegible] Passarin che è tuttavia minimo, si spiega col fatto di uno scafo più adatto alle condizioni del Lemano, che oggi apparivano addirittura marine, e con le condizioni fisiche del nostro rappresentante dolorante in seguito a multiple contusioni riportate in seguito allo sballottamento della sua imbarcazione.

Ecco i risultati tecnici.

Fuoribordo (4 giri - 16 chilometri):

Classe D: 1. Stig. Lindquist su Johnson (Svezia) 14' 17" alla media di chilometri 67,211; 2. Ing. A. Passarin su Laros (Italia) 14' 58". Seguono altri sette classificati.

Classe C: 1. Sandro Salvi su Laros (Italia) 15' 07" 2/5, alla media di chilometri 65,500; 2. G. F. Castiglioni su Laros (Italia) 15' 34" 1/5; 3. Barone Ed. Lazzaroni su Laros (Italia) 15' 47"; 4. Barandier su Johnson (Francia) 17' 19"; 5. Se Axell su Johson (Svezia) 17' [illegible] e 3/5.

Classe A: 1. Nino Mereghetti su Johnson (Italia) 15' 32" alla media di km. 49.100; 2. Ramp su Johnson (Svizzera) 29' 41"; 3. Faul su Johnson (Svizzera) 29' 55"; 4. Amleti Lenzi su Laros (Italia) 29' 59" 4/5.

Classe B: 1. Paolo Mora su Johnson (Italia) 16' 29" alla media di km. 58.888; 2. Lanfranchi, id. id. 16' 31"; 3. Soldati id. (Svizzera) 19' 25"; 4. Marc d'Espines id. id., 29' 23".

Classe E: 1. Mereghetti su Johnson (Italia) 14' 16" 1/5 alla media di km. 67,200; 2. Faul su Johnson (Svizzera) 15' 4".

Classe F: 1. Ing. Bignato su Laros (Italia) 13' 40" 2/5, media di 70.240 (record della giornata); 2) Ernst su Laros (Italia) 14' 30"; 3. Darphin su Elta (Francia) 16' 13" 4/5; 4. Hatt su Lecco (Svizzera) 23' 40" 4/5.

Runabouts 40 CV (4 giri - 16 chilometri): 1. Lescit su [illegible] (Svizzera) 22' 15" alla media di 43,146; 2. Martinet su Imperia (Svizzera) 24' 20".

Cruisers fino a 12 litri (4 giri, 16 chilometri): 1. Tommasini su Gray (Italia) 23' 46" 4/5 alla media di 40.400, 2. Cappa su Gray (Italia) 24' 26".

### La seconda giornata

**Ginevra, 17 mattino.**

Dopo gli sconvolgenti che hanno [illegible] difficili le prove di sabato della riunione motonautica ginevrina all'inizio delle prove di ieri splendeva un magnifico sole, e il cielo era completamente terso; però il vento, che aveva provocato nella notte questo cambiamento di tempo, continuava a soffiare violento durante tutta la giornata, di modo che i concorrenti hanno dovuto affrontare un lago agitatissimo, ciò che induceva gli organizzatori a ridurre la seconda prova dei fuori bordo da 24 chilometri, come era stato precedentemente fissato, a soli 16 km. L'incidente era particolarmente grave per i nostri fuori bordo i cui scafi, calcolati al grammo, sono fatti per la velocità pura, e non possono quindi affrontare [illegible] rischio una lunga lotta con le onde violente, in condizioni cioè più adatte alle imbarcazioni tipo *runers* che non agli *out bourds*.

Nonostante le avverse condizioni, che causarono alcune dolorose eliminazioni come quella di Bignato nella categoria F e di Mereghetti nella cat. E, la superiorità dei nostri fuori bordo si palesava tuttavia in pieno con una magnifica serie di vittorie nelle categorie A, B, C, per merito di Mereghetti, Mora, Nasturzio ed infine nella categoria F, grazie a Ernst, rimasto solo in testa dopo l'inciden te che eliminava Bignato. Da segnalarsi anche la magnifica affermazione italiana nella categoria *cruisers* fino a 1500 cmc., dove i tre primi classificati sono stati italiani e precisamente la signora Cape, Tomasini e Dacò.

La serie delle gare veniva iniziata con i grossi fuori bordo della cat. D, nei quali noi almeneravamo, come ieri, Passerin e Casalini. Dopo due giri disputati a grande velocità tra i nostri due rappresentanti e lo svedese Lindquist, lo scafo di Passerin, sbalzato da una violenta ondata, restava vittima di una grave avaria, che provocava il suo ritiro dalla gara. Lo svedese restava quindi solo in testa localizzato però da presso da Casalini, che riusciva a terminare con un brevissimo scarto dal suo avversario. Seguivano quindi le prove della categoria C, in cui Salvi prendeva immediatamente la testa incalzato da presso da Nasturzio, che alla prima curva riusciva anche a sorpassarlo. Nasturzio continuava ad acquistare vantaggio a ogni giro, con grande regolarità, terminando così nettamente vincitore, nonostante l'attacco disperato verso la fine dell'ultimo giro dello svedese Axel, che restava battuto anche da Salvi.

#### Il «volo» di Bignato

Ha quindi luogo la partenza in gruppo delle due classi A e B, a cui partecipano una dozzina circa di imbarcazioni. Mora conduce la gara da dall'inizio, seguito da presso da Merighetti, che è primo della sua categoria. La gara si conclude con due vittorie italiane.

La prova più emozionante, quella delle grosse cilindrate delle classi E e F, cui partecipano 8 concorrenti, fra cui l'italiano Bignato, Merighetti, Speluceci e Ernest. Bignato, che ha coperto ieri il miglior tempo della giornata con oltre 70 Km. orari, si lancia fulmineo al comando della gara, seguito da Mereghetti, mentre Speluceci, che è in ritardo, abbandona. Al terzo giro Bignato è sempre in testa, mentre al posto di Mereghetti vediamo comparire lo svizzero Faul. Il megafono annuncia immediatamente che il nostro valoroso rappresentante, handicappato da avarie allo scafo ha imbarcato acqua ed è stato obbligato a ritirarsi. Purtroppo anche Bignato seguiva avarie alla sua imbarcazione: egli continua tuttavia a tenere valorosamente la testa sennonchè all'ultimo giro, a meno di 100 metri dal traguardo, in un tentativo di accelerare sotto l'imminente minaccia dello svizzero Faul, impenna paurosamente lo scafo sull'onda ricadendo da oltre due metri nell'acqua. Dalla folla parte un grido di orrore. Un motoscafo di soccorso si lancia immediatamente sul posto e porta poco dopo alla riva il nostro valoroso pilota, che per quanto contuso al ginocchio appare sorridente alla folla che lo acclama. Tra i primi che si congratulano con Bignato per lo scampato pericolo notiamo il Regio Console marchese De Chateauneuf e il conte Vinci, segretario del fascio, la cui assistenza non è del resto mai mancata in questi due giorni ai concorrenti italiani. Ernst termina vincitore nella sua categoria.

La gara successiva è quella dei *cruisers* 1500 cmc., che viene disputata unitamente a quella dei *runs bouts*: i tre concorrenti italiani iscritti nella prima categoria si classificano tutti ai primi posti nell'ordine seguente: signora Cape, Tomasini, Dacò. Dopo la gara cruisers [illegible] a 12 litri vinta dal francese Jalin su Hispano-Suiza (nessun partecipante italiano), viene disputata l'ultima prova della giornata, cioè la grande gara di fondo su 80 Km. per il campionato del Lemano. Alla gara sono iscritti ben 30 concorrenti, di cui 12 nella categoria fuori bordo e 18 nelle grosse unità.

#### La prova di fondo

I fuoribordisti fanno però sapere di essere pronti a dichiarare *forfait* ove siano obbligati ad affrontare le onde sollevate dal loro mastodontici avversari. La giuria riconosce il buon fondamento del loro rilievo e decide pertanto di far correre la gara in due tempi. Dopo la serie riservata alle grosse unità, cui è in testa il francese Jalin, seguono la gara i fuori bordo, fra cui gli italiani Mora, Speluceci, Casalini, Ernst e Castiglione. Nei primi giri vediamo l'avvicendarsi in testa di Casalini, Mora, Speluceci, mentre Ernst e Castiglione sono in forte ritardo. Quest'ultimo si ritira, anzi, alla fine del terzo giro. Lo svedese Lindquist, che appare particolarmente pericoloso, si ritira [illegible] in questo punto per avarie al motore. Fino al nono giro i tre migliori dei nostri sono in testa, quando improvvisamente, nella zona particolarmente agitata del lago nel Porto Nero, *Iffi* di Mora si rovescia in seguito a una ondata più forte delle altre, e quasi contemporaneamente Speluceci è vittima di una grave avaria che lo costringe all'abbandono. Casalini continua solo e riesce a mantenere il vantaggio [illegible] al 70° chilometro, cioè fino alla fine quasi del 17° giro quando, purtroppo, deve arrestarsi per mancanza di benzina. Il tempo necessario per l'operazione di rifornimento è fatale al concorrente. Lo svedese Axel è pure costretto ad arrestarsi al posto di rifornimento e per un momento si spera che la cannibalità di questa coincidenza sia pienamente equa. Ma Axel può ripartire ancora in vantaggio e terminare così vincitore, mentre Casalini, resta vittima della terribile delusione di questa gara [illegible] e vittima della cattiva visibilità (sono ormai le 20 passate e la notte sta per calare) taglia una boa e finisce in ritardo fuori del tempo massimo, così come Ernst.

Nonostante la mancata affermazione in questa ultima prova, gli italiani restano i grandi trionfatori della riunione motonautica ginevrina, vincendo l'Interclub internazionale per i fuori bordo, con 3 vittorie e 12 arrivati nelle varie prove. La magnifica affermazione nostra è stata accolta con grande entusiasmo dai numerosi connazionali che assiepavano le rive del Lemano, fra cui i partecipanti al raduno automobilistico organizzato dalla sezione di Como dell'A.C.I., che sono giunti in perfette condizioni a Ginevra e che partiranno domani alla volta di Parigi come previsto.

**G. T.**

*Le classifiche:*

Fuori bordo - 4 giri 16 km. - classe D.: 1. Stig Lindquist (Jonson) Svezia, 14' 15" 2/5, media km. 70 all'ora; 2. Casalini (Laros) Italia, 14' 21" 3/5 (giro migliore della sua categoria, media 70.510); 3. Ramp (Jonson) Svizzera, 14' 21" 3/5.

Classe C: 1. Nasturzio (Laros) Italia, 14' 23", media km. 66,352; 2. Salvi (Laros) 15' 22"; 3. Axel (Jonson) Svezia, 15' 35"; 4. Faul (Laros) Svizzera, 15' 36"; 5. Castiglioni (Laros) Italia, 16' 40"; 6. Barandier (Jonson) Francia, 17' 12"; 7. Rustici (Laros) Italia, 22' 22".

Classe A: 1. Mereghetti (Jonson) Italia, 15' 45" 2/5; 2. Faul (Jonson) Svizzera, 20' 54" 2/5; 3. Lenzi (Laros) Italia, 22' 26"; 4. Ramp (Jonson), Svizzera, 24' 26" 2/5; 5. signora Rosa Rustici (Laros) Italia, 26' 2".

Classe B: 1. Mora (Jonson) Italia, 17' 3" 2/5; 2. Henry Linquist (Jonson), Svezia, 18' 28" 4/5; 3. Soldati (Jonson) Svizzera, 19' 21" 2/5; 4. Denis (Jonson) Belgio, 21' 2".

Classe F: Ernst (Laros) Italia, 18' 23".

Classe E: Faul (Jonson) Svizzera, 13' 38" 3/5, primo della sua categoria.

Cruiser 1500 cmc. (4 giri - 16 km.): 1. signora Cape (Gray) Italia, 25' 13"; 2. Tomasini (Gray) Italia, 23' 42"; 3. Leo Dacò (Gray) Italia, 24' 35".

Campionato del Lemano (prova di fondo - 80 km. - 20 giri): 1. Marcel Jalin (Hispano-Suiza) Francia, 1, 12' 3", media km. 66,665; 2. Axel (Jonson) Svezia, 1, 15' 51". Tutti gli altri concorrenti hanno abbandonato o non hanno terminato il percorso nel tempo previsto dal regolamento.

### Il lusinghiero successo del I Circuito ad Arona

**Arona, 17 mattino.**

La gara indetta dal Moto Club locale, ha avuto un lusinghiero esito sia dal lato organizzativo, che da quello sportivo. I dirigenti aronesi, che hanno alla testa il cav. Mario Beiocarello e il signor Giuseppe Mauro, possono essere pienamente soddisfatti, e certamente non hanno demeritato della duplice ripresa in loro dal Commissario straordinario del Moto Club d'Italia, barone Ricci De Riccio, che ha elencato la gara fra quelle valevoli per il campionato di seconda categoria.

La vistosità dei premi in denaro e la ricca dotazione di coppe e medaglie, dovuti alla generosità di molti fra i quali l'on. Gian Giacomo Ponti, il Podestà di Arona signor Negri, il comandante la 30.a legione di Novara cav. Umberto Rizzoli, hanno fatto affluire circa cinquanta concorrenti. La gara, svoltasi su un circuito di km. 30.400, snodantesi sulle conosciutissime colline, non è stata funestata dal menomo incidente.

Alle 14.30 il podestà di Arona, ha dato il *via* ai concorrenti delle categoria 175 e 250. Nella categoria minima ha preso la testa Pagani, seguito da vicino da Alberti e da Tabacco, per i quali si è ingaggiata una vera lotta gomito a gomito. All'ultimo giro però, per il cattivo funzionamento del magnete, Tabacco ha dovuto ritirarsi.

Nelle 250, il grande favorito era il campione italiano Alfredo Panella, che riceveva dai suoi concittadini, per la prima volta, gli applausi scroscianti per le sue ultime brillantissime vittorie. Panella, prova autoritariamente la prima posizione, è stato tagliato dalla lotta al terzo giro per la rottura della molla di una valvola. Il suo podroso ed ammirabilissimo insegnamento non gli ha potuto giovare in alcun modo. La categoria fu così vinta da Aldrighetti, che ha stabilito con il tempo di 9' 0" e 2/5 il *record* del giro, seguito da Galbusera, che ha terminato la gara nonostante due pericolose cadute e la rottura del cambio.

Alle 17, il segretario del Fascio di Arona, ha dato il via alle categorie 350 e 500. La combattività in queste categorie è stata scarsa e solo merita di essere ricordata la sfortunatissima gara di Moretti, che dopo aver tenuto brillantemente la testa per tutto il percorso, fu costretto a ritirarsi dopo aver iniziato l'ultimo giro per rottura della catena.

Nelle 350 correvano ancora Alfredo Panella, ma una paurosa caduta al primo giro gli ha danneggiato la macchina.

In complesso il circuito, svoltosi alla presenza di circa trentamila persone, è sembrato durissimo

Ecco le classifiche:

*Categoria* 175: 1. Alberti su Ancora in 29' 5" alla media di chilometri 62 e 340 metri; 2. Tabacco, su Benelli, in 1, 30' 32"; 3. Carsechiuti, su C. F., in 1, 32' 25"; 4. Mandelli, su Casoli; 5. Gianoglio, su Gianoglio.

Giro più veloce, il 4. di Pagani, in 9' 41", alla media di chilometri 64 e 400 metri.

*Categoria* 250: 1. Aldrighetti, su Aprilia in 1 34' 49" 4/5, alla media di chilometri 66,800; 2. Galbusera, su Ariel, 1 45' 50" 1/5. Fuori tempo: Panella, su Guzzi, 1, 49' 50". Giro più veloce, il terzo, di Aldrighetti, in 9' 6" 2/5, alla media di km. 66,520.

*Categoria* 350: 1. Compagnone, in 2 6' 15" 1/5, su Rudge, alla media di chilometri 59.250; 2. Valente, in ora 2, 9, 43", su Velocette, giro più veloce, il 5. di Moretti, in 9' 18" 3/5, alla media di chilometri 67,023.

*Categoria* 500: 1. Fagnani, su N. S. U., in 1, 57' 20" 1/5; alla media di chilometri 63,55; 2. Mozzanica, su Frera, 1, 57' 41"; 3. Spargiari, su B. S. A., 1, 58' 42"; 4. Fiorino, su Rudge, 2, 1' 20"; 5. Domignoni, su Frera, 2, 1' 42"; 6. Girotti, su Triumph, in ore 2, 42"; 7. Scansio Diego, su Gilera. Giro più veloce il 12, di Mozzanica, in 9, 30" e 1/5, media chilometri 65,660.

### Il G. P. motociclistico della Svizzera
### Belle vittorie di Bandini e Baschieri

**Berna, 17 mattino.**

Il gran premio motociclistico svizzero si è svolto con molto successo nelle due giornate di ieri e di oggi sul circuito del Bremwald a Berna. La prima giornata che vedeva in gara le 350 in cui correvano gli italiani Ghersi e Bianchi, ambedue su Sunbeam, è stata caratterizzata da una dirottissima pioggia. Ghersi ha compiuto una prova eccellente fino al 18.o giro ma poi è stato obbligato a ritirarsi in seguito a guasti al motore. Bianchi continuava invece la prova con notevole ritardo sulla Northon degli inglesi Rust e Woods che terminavano rispettivamente primo e secondo. La giornata d'oggi favorita dal bel tempo vedeva la competizione delle piccole cilindrate a cui partecipava l'italiano Benelli su Benelli nella 175 [illegible] Baschieri e Bianchi su Guzzi nella 250 cmc. Ecco la classifica:

*Categoria* 250 cmc.: 1. Hunt (Inghilterra su Norton) 230 km. in 2 57'44; 2. Woods (idem) 3' 19"; 3. Bianchi (Sunbeam), 3,54'31".

125 cmc.: (km. 210): 1 Liechti (Svizzera su Tehnder) 2' 20" 15; 2. Haeleli (Svizzera idem) 2,30'23";

175 cmc. (240): 1. Baschieri (Italia su Benelli) 2 20' 15" media km.: 98,400; 2. Fernihorough (Inghilterra su Excelsior) 2 38' 6"; 3. Bourquin 2 42' 36".

Benelli è stato vittima di un guasto al 13.o giro ed ha dovuto ritirarsi.

250 cmc. (285 km.) 1. *Bandini* (Guzzi) 2 45' 37" media km. 106,450; 2. Meiler (Inghilterra-New Imperial) 2 52' 29"; 3 Corder (Svizzera-Condor) 2 4' 21"; 4. Bianchi (Guzzi) 3 23'47".

500 cmc. (330 km.): 1. Wood (Inghilterra - Norton) 2 47' 38" media km. 117 2. Schmitd (Inghilterra-Rudge) 2 48' e 30"; 3 Haeuni (Svizzera-Condor) 2 51' 29"; 4. Kaufmann (Svizzera N. S. U.) 3 0' 29". Il giro più veloce è stato quello dell'inglese Wood alla media di 123 km.

### La squadra di tiratori per le gare di Leopoli

**Roma, 17, mattino.**

In seguito ai risultati delle recenti gare di selezione disputate a Roma alla presenza dell'on. Salvi, presidente dell'Unione Italiana Tiro a Segno, la presidenza ha formato nel modo seguente la squadra di tiratori che parteciperà alle gara internazionali di Leopoli.

*Carabina* 7,5. — Tiratori effettivi: Cantelli Ugo, Coletti cav. Alberto, Dell'Orto Mario, Isnardi cav. Camillo, Nulli Lodovico. Supplente: Bruni Amedeo.

*Carabinetta cal.* 22. — Tiratori effettivi: Borelli rag. Nino, Cantelli Ugo, Coletti cav. Alberto, Dell'Orto Mario, Isnardi cav. Camillo. Supplente: Bruni Amedeo.

Per i predetti tiratori l'ultima prova di allenamento avrà luogo ad Udine il 23 e 24 corrente e la partenza della squadra, pure da Udine per la Polonia il 25 corrente.

Nella prova di pistola libera, che ebbe luogo a Brescia il 9 corr., i tiratori divisionari riportarono i seguenti punti: Capone col Bosforo 526-510, Tosana dott. Paolo 502-499, Fisiolesi Ugo 490-486, Gervasi Gio. Batta 507-490, Emiliani Rino 510-490, Canala Antonio 471-470, Calderaro Giovanni 492-486.

Sulla scelta della squadra e sulla eventuale partecipazione al *match* di questa arma, l'Unione comunicherà in seguito, agli interessati, le sue decisioni.

*Scherma*

### Il brillante successo
#### della riunione benefica di Arenzano

**Arenzano, 17 mattino.**

Ha avuto luogo sabato, l'annunziata tradizionale manifestazione schermistica che annualmente, con bella puntualità, organizza ormai da dieci anni od Arenzano il Maestro Gargano.

La riunione, patrocinata dalla Marchesa Matilde Negrotto Cambiaso dei Principi Giustiniani e dal Senatore Conte Figoli Eugenio De Geneys, era anche quest'anno indetta a beneficio delle Opere Assistenziali del Regime. Diciamo subito che essa ha avuto il più lieto successo, giusto premio ai componenti il Comitato esecutivo, che nulla avevano tralasciato perchè la festa riuscisse nel modo migliore.

S. E. Torelli, che aveva lasciato sperare nel suo intervento, impedito all'ultimo momento da impegni professionali, ha inviato calorosi telegrammi d'augurio aderendo pienamente alla manifestazione cui non mancò neppure un pieno successo mondano. Infatti, la fine, sceltissima colonia balneare di Arenzano e delle spiagge circinori era tutta presente. Dal lato tecnico si può ben dire che la giornata abbia validamente continuato la bella tradizione; buona scherma, perfetta cavalleria, sano e cordiale cameratismo.

Nella gara a squadre di spada ha visto il terzetto capitanato dal maestro Bertinetti sempre fortissimo, insensibile al trascorrere degli anni che sembra gli abbiano soltanto giovato, fornendogli sempre maggiore esperienza e furberia. Il vercellese è stato efficacemente coadiuvato dai giovani Ginatta e Renato Lanzi. Secondo si è classificata, con un solo punto di distacco, la squadra composta da Marzani, Trevisan e Zuffo. Seguono altre due squadre a pari merito.

Nella gara di scioabola per la coppa della Marchesa Negrotto Cambiaso, hanno tirato i seguenti dieci schermidori: Castagna, Trevisan, Gabrielli, Tesserini, Treves, Terracina, Ferrero, Martignoni, Zambelni e Flamberti. Dopo gli incontri eliminatori, sono entrati in semifinale Treves, Trevisan, Tesserini, Martignoni, Gabrielli e Flamberti; la finale è stata vinta da Gabrielli, in modo netto con due vittorie sugli altri due finalisti Trevisan e Martignoni, classificatisi nell'ordine. Il vincitore si è dimostrato ben degno del successo; schermidore veloce di gambe e di pugno, egli ha una perfetta scelta di tempo ed un gioco solido e vario. Hanno diretto gli scontri il Tenente Colon. Renato Anselmi, il Maestro Gargano ed il comm. Olivieri.

Alla sera, nelle eleganti sale del Grand Hotel, s. c. dal comm. Beltoni, affollatissime di belle signore e di compiti cavalieri, si è svolta una serie di matches seguiti dall'assalto accademico fra l'olimpionico Maestro Francesco Gargano e l'olimpionico colonn. Renato Anselmi, e seguito, infine, dalla premiazione e da un riuscitissimo ballo di gala in onore degli schermidori. Assisteva l'on. Ettore Lenti, Segretario Federale per la Liguria, che consegnò personalmente i ricchi ed apprezzatissimi premi ai vincitori, accompagnato dal comm. Scarsino e dal capo manipolo Valle segretario politico di Arenzano.

Il programma della serata era composto di cinque matches e del detto assalto accademico di chiusura; i matches sono stati tutti combattutissimi perchè bene assortiti ed equilibrati; nel primo incontro il dott. Ginatta ha ripetuto una bella vittoria su Fiamberti con 7 a 5. Gabrielli, il vincitore della coppa di scioabola, ha confermato le sue ottime doti di forte scioabolatore, battendo Trevisan (6 a 5), che dopo di aver saputo rimontare lo svantaggio iniziale, ha poi finito per lasciarsi staccare, cedendo al suo avversario più forte di lui in quest'arma. Per il terzo match di fioretto, [illegible] fronte Pellasero di Torino e Ferrero di Genova; i due avversari svolgono una scherma fine e corretta finchè il primo dopo di aver condotto tutto il match, si aggiudica la vittoria per 7 a 5. Stesso al penultimo match della serata che vede avversari Treves ed il campione ligure Terracina. Treves è stato una rivelazione poichè ha battuto il suo avversario in modo assai convincente anche, bisogna dirlo, perchè il Terracina si presentò in cattiva giornata tirando al disotto della sua forza; il punteggio fu 10 a 7.

L'olimpionico di Anversa, Marzani, ha battuto l'olimpionico di Amsterdam Bertinetti, all'ultimo match della serata, che ebbe il merito di incitare l'attenzione degli spettatori [illegible] alla fine, per la scherma, fine, intelligente e di qualità superiore svolta dai due eccelsi avversari. Il primo seppe condurre accortamente il match fin dalla prima stoccata senza mai cedere il comando all'altro, riuscendo infine a piazzare le due stoccate decisive, vincendo così per 9 a 7. Ha chiuso la magnifica festa d'armi l'assalto accademico fra Gargano ed Anselmi. E' stato questo un vero godimento artistico che il pubblico ha più volte sottolineato con applausi calorosi a scena aperta; il movimentatissimo assalto è stato condotto con arte impareggiabile e perfetta cavalleria dando luogo ad una fioritura di attacchi e di finali sapienti di perfettissima scherma.

Durante il corso della premiazione, per volere degli schermidori, uno dei più bei doni, la medaglia d'oro donata dal comm. Ercole Castagna, venne offerta, fra un uragano d'applausi, al valente e solerte Maestro Gargano, organizzatore ed animatore del raduno.

Durante le danze, che seguirono animatissime, venne poi eletta la regina delle Armi, in gentile Signorina Luisa Peschiera, fine schermitrice, allieva anch'essa del Maestro Gargano.

### Il circuito aereo tedesco
#### visto dal tenente Diori

**Berlino, 17 mattino.**

Il Circuito aereo tedesco, iniziatosi l'altra mattina con la partenza dal campo di Berlino Staaken, si è chiuso ieri.

La tappa di Stoccarda, che non era nel tracciato, è stata decisa a causa del cattivo tempo che non permetteva di raggiungere Monaco, tappa prestabilita.

La corsa si è così neutralizzata per la nottata. Ieri il circuito è stato ripreso per disputare la tappa di Monaco Vienna Breslavia Berlino Tempelhof. Vincitore è stato il tenente Diori, arrivato alle 12,30. Egli ha superato il percorso di km. 2154,6 in ore 11, 55'; 2. Hirth, alle 15,01; 3. Knelpp, alle ore 15,30.

*LA COPPA ACERBO AUTOMOBILISTICA*

## La faticosa gara vede vittorioso Campari

**Nuova affermazione dell'industria italiana — L'«asso» francese Chiron al secondo posto dopo una corsa regolarissima — Nuvolari e Varzi attardati da incidenti — Spettacoloso concorso di folla alla manifestazione — S. A. R. il Duca degli Abruzzi e S. E. Balbo «starters»**

(NOSTRO SERVIZIO PARTICOLARE)

**Pescara, 17 mattino.**

*La settima Coppa Acerbo ha visto una bella vittoria dell'anziano Campari, cui gli anni aumentano saggezza senza togliere brio; un ottimo secondo posto da Chiron, conquistato con il suo caratteristico serrate: una sfortunata prova di Nuvolari, nuovo recordman del giro, che lievi incidenti di motore hanno ritardato proprio nel finale, una gara disturbata da incidenti per Varzi che non ha potuto fare meglio che giungere quarto; una brillantissima partenza e una coraggiosa ripresa di Fagioli che ha battuto il record degli incidenti. Come si vede i nomi dei piloti sono gli stessi che dal principio della stagione — anzi della stagione scorsa — si alternano nella vittoria, come nella vittoria si alternano le Alfa-Romeo e le Bugatti e, sia pure con minore frequenza, anche le Maserati.*

#### L'interesse tecnico

*Tuttavia la Coppa Acerbo è stata interessante dal punto di vista tecnico. E' stata la vittoriosa prova della nuova Alfa-Romeo 12 cilindri, la sino ad ora discussa macchina a due motori e a due alberi di trasmissione. La prova è stata tale che la discussione non è più ammessa. La macchina è apparsa veloce, forse più veloce delle altre in gara, ed ha soprattutto dimostrato che la sua stabilità è ottima non solo nei rettilinei, ma anche nelle curve in cui manca la mancanza di differenziale sembra favorirla per l'aderenza costante di una delle sue due ruote sempre in presa.*

*Inoltre le due dodici cilindri di Campari e di Nuvolari, assieme alla Bugatti di Chiron, sono state le uniche macchine che non abbiano avuto incidenti di gomme. Strana coincidenza! Poichè indubbiamente il più prezioso insegnamento dato dalla corsa di Pescara riguarda le gomme. Non si tratta più di una marca o di un'altra, poichè tutte le macchine in gara montavano diversi tipi della stessa marca. La maggior parte dei concorrenti ha avuto numerosi incidenti causati dallo staccarsi del battistrada. La gara pescarese, indubbiamente, poneva il limite massimo di resistenza delle gomme: il caldo torrido, la velocità elevata, i diciotto chilometri di rettilineo, hanno fatto sì che il riscaldamento sia stato massimo e contemporaneo allo massima velocità centrifuga verificatasi in simili condizioni di temperatura. Si ha però l'impressione che, al progresso realizzato nella parte meccanica nelle macchine da corsa, non corrisponda un uguale progresso nella parte che riguarda le gomme.*

*Le macchine del 1931 obbligano i pneumatici ad un lavoro nettamente maggiore di quello che non poteva verificarsi nel 1930. Le gomme invece sembrano rimaste al massimo raggiunto negli scorsi anni. Successive prove dimostreranno poi se la fondata supposizione odierna può ricevere una constatazione tanto inequivocabile da porre il problema delle mescole migliori delle vittorie.*

*La settima Coppa Acerbo ha avuto un grande successo di pubblico. S. A. R. il Duca degli Abruzzi è stato l'applaudito starter delle grosse vetture e S. E. Balbo l'altrettanto acclamato delle piccole.*

*Dopo la Coppa Acerbo la classifica del campionato italiano di velocità è la seguente: Macchine: 1. Alfa Romeo con punti 4; 2. Maserati con punti 3. Piloti: 1. Varzi, Nuvolari e Campari con punti 2; 2. Maserati con punti 1. La Bugatti, iscritta regolarmente al Gran Premio d'Irlanda, ha deciso di rinunziare alla partecipazione. Varzi e Chiron ripartiranno da Pescara oggi direttI a Milano e le macchine saranno spedite a Molsheim.*

#### La partenza

*Le macchine della categoria 1100 cmc. stanno schierate in più ordini. E' già arrivato fin dalle 8,30 S. A. R. il Duca degli Abruzzi, accompagnato dalle LL. EE. Giacomo Acerbo, Araldo di Crollalanza, Enrico Teruzzi, dall'on. Itt Bacci, dal Prefetto di Pescara Rizzi, dal Segretario federale [illegible] De Collibus, dal Presidente dell'Automobile Club di Pescara, marchese De Felici e da altre autorità.*

*Poco dopo giunge S. E. Italo Balbo, starter della prima corsa. Visto il quadro il megafono parla per la prima volta, per fare [illegible] umoristica dichiarazione di guerra ai portoghesi, invitandoli perentoriamente a sgombrare dalle tribune. Ma questi tengono ammirevolmente duro: neppure un [illegible] muove.*

*Le macchine sono pronte e sembrano provare la possente loro voce prima di gettarsi nella lotta: dopo pochi minuti Italo Balbo abbassa la bandierina a scacchi bianchi e neri. Partono nell'ordine: Bucci (Lombard), Ferrari (Talbot), Dei Re (Lombard) e Ardizzone (Delage) seguiti da De Carolis (Salmson), Praieri (Salmson), Maffulio (Salmson) e per ultimo Dourel (Amilcar), mentre Premoli, il brillante vincitore dell'anno scorso, ha dei fastidi alle candele e non riesce a staccarsi subito dallo start. Si ritirerà poi alla fine del primo giro.*

*La lotta si delinea subito fra De Carolis, Dourel e Ferrari e il primo giro vien soffiato a De Carolis da Dourel, di pochissimo. Ma anche Dourel si ferma al terzo chilometro del secondo giro per guasto al motore, cosicchè De Carolis prende, seguito da Ferrari, il comando della corsa e lo manliene sino alla fine, compiendo i giri successivi a velocità sempre crescente.*

*Un incidente non ben precisato [illegible] gara al secondo giro Praieri, che si ne giunge alla tribune con la testa fasciata e si ritira. Anche Bucci abbandona la corsa per insufficiente rendimento del motore; la cattiva carburazione che aveva già attardato Dei Re, toglie a questi, che pure prosegue la corsa, ogni speranza di una buona affermazione. Matrullo, Piatè e Ardizzone [illegible] nell'ordine e pochissimi minuti. La corsa prosegue serrata sino all'ultimo. Nel quarto ed ultimo giro De Carolis aumenta il suo distacco da Ferrari, distacco che, a Monte Silvano, vien portato a 300 metri. L'azzurro Salmson del vincitore taglia il traguardo finale. L'ultimo giro è anche il più veloce. De Carolis compie i chilometri 25,300 in 13'36" 2/5, alla media di Km. 112,444.*

#### Le vicende della gara

*Alle 16 si allineano le macchine di maggiore cilindrata. Questa volta funge da starter S. A. R. il Duca degli Abruzzi che da la partenza ai corridori col seguente ordine: Campari (Alfa-Romeo 12 cil.); Severi (Alfa 2300); Ghersi (Bugatti 2300); Klinger (Maserati 2500); Borzacchini (Alfa 2300); Dreyfuss (Maserati 2500); Nuvolari (Alfa 12 cil.); Ernesto Maserati (Maserati 16 cil.); Fagioli (Maserati 2800); Chiron (Bugatti 2300); Varzi (Bugatti 2300), Sebastiani (Maserati 1500); Balestrero (Bugatti 2000); Buoneri (Talbot 1500); Biondetti (Bugatti 2000).*

*E' apparsa sin dall'inizio della gara la superiore velocità delle rapide dodici cilindri che si sono immediatamente portate in testa alla corsa. I primi quattro giri sono stati appannaggio di Campari, dietro il quale la lotta si è svolta accanita fra Fagioli, Varzi e Nuvolari, mentre Chiron si è attenuto a una tattica prudente che gli ha permesso di ritornar forte col progredire della corsa. Poi Nuvolari, con magnifico slancio è giunto a condurre al quinto giro, sorpassando tutti gli antagonisti ed il compagno di scuderia e tenendo il comando per tre giri in tutto. Quindi cominciarono per lui i fastidi: il tappo del radiatore non chiudeva più bene e occorreva fermare la macchina ad ogni giro per sostituire l'acqua sfuggita. Anche Varzi ha i suoi dispiaceri per parte delle gomme e non può raggiungere l'antagonista, che finirà davanti a lui una [illegible] importanza al fini del titolo italiano.*

*Quello che il avvantaggio intanto è il bravo Chiron che fila indisturbato e al decimo giro sarà già al secondo posto da lui definitivamente conquistato senza peraltro poter disturbare Campari che giunge vittorioso al dodicesimo traguardo finale.*

*Borzacchini, perseguitato dalla sfortuna, ha avuto incidenti alle gomme fin dal primo giro e si è ritirato al secondo; Dreyfuss ha abbandonato al terzo giro, seguito poco dopo da Ruggeri; Fagioli ha avuto avverse le gomme (sorte toccata pure a Varzi) che l'hanno relegato lontano dai primissimi posti. Anche Ernesto Maserati si ritira al quarto giro per un guasto al motore, togliendo così di mezzo la più temibile competitrice dell'Alfa per il campionato assoluto marche. Gli altri concorrenti, pur continuando la corsa, non sono stati classificati.*

*Il giro più veloce è stato compiuto da Tazio Nuvolari, che ha percorso i chilometri 25,300 alla media di chilometri 134,130.*

*Abbiamo trovato Campari nudo a quali alle «Sirenette», il ristorante sul mare. Sudato e di buon umore ci dice di aver spinto la macchina solo nei primi giri e di aver desistito per via delle gomme che con la temperatura attuale non reggono (ieri, nelle prove, alle [illegible] sono saltate due). Gli ultimi giri ci afferma, è stato in grado di farli senza forzare il motore, perchè s'è trovato «leggero di benzina» ed ha potuto usufruire sempre delle marce alte, essendo in testa indisturbato.*

*Per concludere, è da notarsi che egli e Chiron sono gli unici che abbiano compiuto la corsa senza sosta alcuna.*

**G. B.**

#### La classifiche

*Classe fino a 1100 cmc.*: 1. De Carolis (Salmson), che ha percorso i chilometri 102 in 56'10" 3/5, media di km. 108,912; 2. Ferrari (Talbot) in 56'56"; 3. Matrullo (Salmson) 55'26" 3/5; 4. Piatè (B.N.C.) in 1,2'45"; 5. Ardizzone (Delage) in 1,0'4" 1/5.

*Classe oltre* 1100 *cmc.*: 1. Campari (Alfa Romeo 12 cil.): che percorre i 306 km. in 

# I migliori canottieri d'Europa hanno gareggiato a Parigi nei campionati

## L'intensa attività ciclistica

### Brillante vittoria di Penna nella Coppa Balmamion

**Cirié,** 17 mattino.

La Coppa Balmamion fatta disputare dalla U. S. Cirinese ieri, è stata vinta brillantemente da Penna Riccardo. Il perseverante corridore è finalmente riuscito a distaccare tutti gli avversari, eliminando così il pericolo di rimanere battuto in volata.

Una ventina di corridori hanno preso il via ieri mattina a Nole. Il percorso toccava le seguenti località: Nole, Venaria, Lanzo, Nole, Cirié, S. Maurizio, Front, Busana, Rivarolo, Castellamonte, Cuorgnè, Busano, Rivara, Rocca, Corio, Cirié, Nole; km. 130 circa.

Alla fine del primo giro, il traguardo a premio di Nole, veniva vinto da Oggero, e quello di Corio da Penna.

La corsa poi ha avuto un periodo di relativa calma fino a Castellamonte dove sono fuggiti Penna, Benotto, Oggero, Lessona, Gironé, Olivetti, Lolli e Bottino. Questi ha poi ceduto mentre invece si sono ricongiunti Graglia e Molinar, che sono giunti primi a Corio. Benotto è giunto primo invece a Rocca, sulla salita dopo Corio, Penna ha tentato il colpo decisivo, riuscendo a distaccare tutti gli avversari.

Ecco l'ordine d'arrivo: 1. Penna Riccardo, Spa, in 3 33', alla media di km. 32,000; 2. Oggero Domenico, id., in 3 30' 58"; 3. Giraglio Giuseppe, Vigor, a 1 ruota; 4. Lessona Felice, Paracchi; 5. Molinar Edoardo, Spa, a 1 di 4.o.; 6. Benotto Cesare, Michelin, a 2 di 4.a.; 7. Gironé Rolando, S. C. Mad. Campagna (3 di 4); 8. Olivetti Pierino, Michelin; 9. Lolli Onorato, Ausonia, in 3 58'; 10. Lupo Michele, Vigor; 11. Catella, Cirieccese; 12. Esposto Flavio, La Piemontese; 13. Zanone Renato, Vigor; 14. Castagno, S. Maurizio; 15. Lessona Fr., Paracchi.

La Coppa Balmamion è stata vinta dal G. S. Spa.

### Il G. P. Volpiano vinto da Lolli

**Volpiano,** 17 mattina.

I dilettanti di quarta categoria hanno disputato sabato mattina il G. P. Volpiano sul seguente percorso: Volpiano, Chivasso, Cigliano, Borgo Masino, Ivrea, Parella, Bairo, Agliè, S. Giorgio, San Giusto, S. Benigno, Volpiano, km. 90. La corsa non ha avuto fasi decisive ed un folto gruppo ha disputato la volata finale sulla nuova pista del campo sportivo Littoria. Si sono però distinti per l'attività nel condurre e nel tentare, sui punti più strategici del non faticoso percorso, qualche fuga: Lolli, Benotto, Fassin, Ricco, Piacenza e Castiglione. Sulla salita di Parella sono transitati in testa al gruppo Benotto e Lolli. Benotto cadeva a Ivrea e riusciva a ricongiungersi più tardi. Lolli invece, entrato in pista in testa al gruppo, vinceva brillantemente la corsa. Ecco l'ordine d'arrivo:

1. Lolli Onorato, U. S. Ausonia, in 2, 54' 38", alla media di km. 30,800; 2. Fassin Michele, G. S. Spa; 3. Benotto Cesare, S. C. Michelin; 4. Castiglione Remo, M. Campagna; 5. Bertazzini Luigi, U. S. Torinese; 6. De Santis Fileno, S. C. Porta Palazzo; 7. Olivetti Luigi, S. C. Michelin; 8. Barella Renato, S. C. Galvani; 9. Fantin Annibale, U. S. La Piemonte.

### Il terzo Circuito del Carmine visto da Cazzolani

**Stradella,** 17 mattino.

Ottimamente organizzato dalla S. S. Robur, ieri si è svolta sul percorso Castelsangiovanni, Isiano, Vicobarone, Castelsangiovanni, Borgonovo, Nibbiano, Passo del Carmine, S. Maria Versa, Castelsangiovanni, km. 105, la corsa ciclistica denominata «3° Circuito del Carmine», riservata ai corridori di 4.a e 5.a categoria. La corsa ha ottenuto un ottimo successo. Alle ore 14,24 viene dato il via a 74 concorrenti. Al primo passaggio di Castelsangiovanni, 27 km. dalla partenza, è primo Speranza, seguito da Guarnoni, Monti e da altri 40 corridori. Le salite ora si fanno sentire ed i ritiri sono numerosi.

La forte salita del Carmine è affrontata da circa 15 concorrenti e sul culmine arriva prima Monti, seguito da Cazzolani. Nei pressi di S. Maria Versa Monti fugge, ma per un incidente alla catena nei pressi di Rovescala è sorpassato da Cazzolani, che compie gli ultimi 18 km. da solo e arriva con cinque minuti di vantaggio. Ecco l'ordine di arrivo:

1. Cazzolani Giovanni, alle ore 17,33, U. S. Vincentea Milano, in ore 3, 11' a compiere i 105 km. del percorso, alla media oraria di km. 32,500; 2. Fiocchi Giuseppe alle ore 17,40, Bonservizi-Tonoli di Milano; 3. Monti Carlo, Cesare Battisti, a ruota; 4. Fornico Giovanni, S. C. Foresi Milano, alle ore 17,41; 5. Speranza Piero, id., a ruota (1° della quinta categoria); 6. Massa Luigi, alle ore 17,50; 7. Marcotti Paolo; 8. Crovia Luigi; 9. Ampollini Mario; 10. Galli Giuseppe (2° della quinta categoria); 11. Polese Adelcisi; 12. Tambussi Edoardo; 13. Staffieri; 14. Argentieri; 15. Rossi; 16. Gradella; 17. Salinotti; 18. Milanesi, ed altri 10 corridori in tempo massimo.

### Il torinese Moretti vittorioso a Tortona

**Tortona,** 17 mattino.

Si è corsa ieri una gara ciclistica, che ha appassionato tutta la regione dell'alta valle Curone. La corsa ora libera per i corridori di quinta categoria affiliati all'U.V.I. che sono partiti alle 14,25 da Tortona e per San Sebastiano Curone hanno raggiunto Caldirola a 1070 metri, per una strada di nuova costruzione, con percorso di circa 42 km., ma accidentata e ricca di pericolosissimi *tournigueta*. Gli iscritti erano 52, i partenti 45, gli arrivati 21. L'ordine d'arrivo: 1. Domenico Moretti di Torino, in 1, 40"; 2. Giovanni Rosi di Mede, a 100 metri (campione d'Italia allievi); 3. Pella di Tortona, 4 Veraglia di Voghera; 5. Arzani di Tortona. Seguono altri 16 nel giro di 7 minuti dal primo arrivato.

La coppa Giacoia è stata vinta dal G.E. Spa di Torino. Giudice d'arrivo, l'ex-campione del pedale Cuniolo, delegato dell'U. V. I., cerimoniere tu-gbetti, tra i presenti fu notato il cav. Ulisse Panizza, console del T.C.I., che ha compiuto importanti rilievi circa la nuova interessante strada.

### Bella vittoria di Cometti nella Coppa Città di Savigliano

**Savigliano,** 17 mattino.

Ieri, l'Unione Sportiva Saviglianese, ha fatto disputare la Coppa Città di Savigliano, che vanta tradizioni brillanti.

Alla partenza, data dal barone San Gaudenzio alle ore 15,40, si sono allineati 77 corridori di quarta categoria, che dopo il controllo del commissario dell'Unione Velocipedistica Italiana Carlo Miglio, hanno preso il via.

Quantunque il tratto che unisce Savigliano a Monasterolo sia disagevole, viene percorso a 35 chilometri all'ora. Il premio di traguardo di Monasterolo è vinto da Alessandria Umberto.

Intanto Della Valle, che ha forato, scompare dal gruppo composto di una cinquantina di corridori, e poco dopo Cavallermaggiore si ha una caduta di tre corridori: ha la peggio Ballatore, che si ferisce gravemente al viso. Soccorso da Orazio, presidente della Pro Dronero, quantunque grondante sangue, riprende la corsa e continua veloce fino a Savigliano dove, consigliato si ritira.

Paganini, Alessandria e Della Valle, quest'ultimo rientrato dopo un buon inseguimento, si alternano nel comando per disgregare il gruppo ma invano perchè questi si mantiene compatto fino a Saluzzo, mentre Della Valle deve subire una nuova foratura. E' solo dopo Saluzzo che il gruppo di ribasso di una ventina di corridori che giungono ai piedi della salita Colletta che unisce Borgo a Paesana. La salita è campo di una vivacissima lotta: Ballauis, Paganini, Alessandria, Merlo, Gaia, Mosca, Tarditi, Rosso, Favoni, la superano con meravigliosa foga e Paganini, dopo aver proseguito per qualche centinaio di metri con Ballauis, ha uno scatto rabbioso e fugge giungendo primo alla sommità del colle con cinquanta metri di vantaggio, seguito da un gruppo di una diecina d'uomini, vincendo così il ricco premio di traguardo.

A Paesana, Sanfront e Revello i corridori proseguono ad una andatura moderata, attratti dall'incantevole panorama, tanto che parecchi corridori, hanno tempo di rifornirsi e di rinfrescarsi alla fonte per ripresa dei gruppo di testa, che intanto si è ingrossato.

Il tratto Saluzzo-Savigliano invece, vede un ritorcello: ora si procede a 55 all'ora, e in testa sono sempre Paganini e Alessandria, mentre Cornetti, Merlo, Fassini, Grosso e Vinelli sono nella posizione di attesa.

A Savigliano, fra due ale di entusiasti, entra un folto gruppo di corridori: ognuno cerca di piazzarsi per la volata finale. Cornetti ha ragione di un quarto di ruota su Merlo, mentre Alessandria si piazza al terzo posto, a pochi centimetri dal secondo, seguito nell'ordine da Pinelli, Fassino, Paganini e Grosso.

Ecco l'ordine d'arrivo:

Cornetti Livio, S. C. Porta Palazzo, in 3, 15' media km. 33,000; 2. Merlo Guido, Vigor Torino, a ruota; 3. Alessandria, Pro Dronero, a ruota; 4. Vinelli, Vigor Torino, a ruota; 5. Fassino; 6. Massero, 7. Grosso, 8. Vaschetti; 9. Festa, 10. Dipetta, Seguono altri 22 in tempo massimo. Il primo premio per il primo classificato saviglianese è stato assegnato a Origlia Domenico, dell'U. S. locale.

### Folco del G. S. Vigor vince la Torino-Mosso

**Biella,** 17 mattino.

La partenza venne data alla Barriera di Milano, dal cav. Florio, presidente del Comitato Regionale Piemontese dell'U.V.I. alle ore 10,55. Il gruppo compatto si è lanciato sull'ampio stradale di Chivasso, ad andatura sostenuta, che si è fatta velocissima, per una scatto di Ferrini. Ai piedi della Serra, ove registriamo la media, ossa risulta di chilometri 32,500 orari. La Serra ha provocato la prima selezione che si è andata accentuando dopo Biella, ove i valligiani si sono dati battaglia a fondo, battaglia che si è conclusa con la fuga di Astrua e con l'inseguimento tenace del valoroso Bralino.

2. Folco Antonio (Vigor di Torino), che ha compiuto i 150 chilometri del percorso in ore 5, 39' alla media di chilometri 28,100; 2. Astrua Battista (Vigor) a ruota; 3. Bralino Ferdinando (Vallestrona), in 5, 19' 43"; 4. Picolla (Pro Dronero) in 5,25'; 5. Ferrini (Spa) a ruota; 6. Bonino; 7. Casalana Luigi; 8. Costa Giuseppe; 9. Gambi Pierino, 10. Della Remo; 11. Balasso, 12 Pinzio Leonzio.

La coppa Garbaccio è stata vinta dal «G. S. Vigor» di Torino: la targa di bronzo dall'U. S. Pro Dronero e la medaglia del Ministero della Guerra dal G. S. Vigor.

### Una vittoria di M. Bulla a 37.500 di media

**Parigi,** 17 mattino.

La classica prova ciclistica Marsiglia-Lione, si è svolta su di un percorso di 315 chilometri. Essa è stata molto movimentata e venne vinta dall'austriaco Max Bulla, il quale ha prodotto una grandissima impressione. Egli ha realizzato la media oraria di km. 37,500. Ecco i risultati: 1. Max Bulla, in ore 8 10'; 2. Giovanni Mauclair, in 8 12'; 3. Buse; 4. Le Drogo; 5. Decroix; 6. Darangon.

### Le condizioni di Di Paco permangono stazionarie

**Parigi,** 17 mattina.

Le condizioni del corridore italiano Di Paco, rimasto gravemente ferito giovedì scorso al Velodromo di Buffalo, permangono stazionarie. Il suo stato è tuttavia sempre grave ed i medici, fino a questo momento, non hanno ancora potuto pronunziarsi.

### Mottini primo a Basaluzzo

**Novi Ligure,** 17 mattino.

Indetta ed organizzata dall'Opera Nazionale Dopolavoro del vicino Comune di Basaluzzo, in occasione della Festa e Fiera Patronale di S. Gioachino, si è svolta ieri l'annunciata corsa ciclistica per dilettanti.

1. Mottini, di Cassano Spinola, in ore 3,50; 2. Cuna, di Cassano Spinola, su una macchina; 3. Montessoro, di Novi Ligure, a ruota; 4. Bergoglio, di Novi Ligure, a ruota. Seguono 19 corridori in gruppo, a pari tempo.

*Tennis*

## Gli americani chiudono vittoriosamente l'incontro di Villa d'Este

**Cernobbio,** 17 mattina.

Le speranze di vittoria dell'incontro italo-americano di Villa d'Este, non si sono avverate.

I nostri timori espressi circa un probabile ritorno di forma degli americani nelle singolari, erano pienamente giustificati e infatti il rendimento complessivo del gioco degli ospiti è stato ben superiore di quello manifestato nella prima giornata. Non solo essi hanno ottenuto quattro punti sui cinque ancora disponibili, ma li hanno ottenuti in modo convincente, per la tecnica e la sicurezza del gioco svolto, avvantaggiati pure dalla non completa esibizione della migliore parte dei nostri rappresentanti.

La squadra americana si è assicurata così la vittoria finale per nove punti a cinque.

L'unico successo italiano è stato conquistato dal giornalista Rado, che, sfoggiando un gioco pieno di brio e ricco di tecnica, ha battuto al suo avversario Wiener in parecchio molto acceso.

Rado è stato il solo dei nostri che sia riuscito ad assicurare due punti alla squadra e, per la verità, se avesse avuto un compagno più combattivo e più mobile, avrebbe potuto vincere almeno uno dei doppi. Fra gli altri, Bonzi è stato il più «duro a morire» e il suo incontro con Ryan, protrattosi per oltre due ore al tre *sets*, ha mantenuto sempre vivo l'interesse degli spettatori.

Ryan ha avuto come il solito la meglio sul nostro portacolori per la sua maggiore regolarità di gioco, ma Bonzi ha dato al match del vero spettacolo, tanto da rendere alla lunga ingelligente e non ha potuto così ripetere il brillante exploit della prima giornata.

Il cozzale di Mangold contro Holloway si è risolto ad una coraggiosa resistenza: il suo gioco nel set è migliorato a quello velocissimo di volo dell'americano e assai spesso egli s'è trovato spiazzato dalla tecnica dei colpi del rivale.

De Stefani infine ha polemizzato anche nell'ultima giornata quella incertezza delicata dalla deficienza di allenamento e dalla mediocrità della sua forma attuale, ma bisogna soggiungere subito che egli ha avuto a che fare con Breese, che ben giustamente occupa il primo posto della sua squadra.

La sconfitta della nostra rappresentativa è giunta così al termine delle gare, tanto più spiacevole dopo un inizio pieno di promesse.

L'ultima giornata di oggi ha avuto il suo interesse all'infuori con la partita Bonzi-Ryan che è terminata in favore dell'americano dopo 15 giochi. Il primo *set* è stato il più combattuto, Ryan ha condotto fino al 7° gioco; poi Bonzi è riuscito a pareggiare ed a produrre il sopravvento conducendo per 5 a 4, 7 a 6, 8 a 6, 11 a 10 e 13 a 12, disponendo di ben otto set-balls. A malgrado di ciò era Ryan che al 28.o gioco riportava il *set*, dopo aver dato nel corso dello stesso una dimostrazione di calma e di giusto ragionato.

Per naturale reazione cedeva nettamente nel successivo, ma poteva imporsi nel terzo, nel quale Bonzi aveva ottenuto un notevole risultato portandosi da 2 a 0, in vantaggio per 4 a 3.

Fu d'Ostiani, delicato del risultato ottenuto nella prima giornata contro Hill, ha preso forse un po' troppo alla leggera il suo odierno avversario Ingersoll che ha invece smentito il gioco dell'italiano per imporre il proprio potenziale e redditizio.

La partita di Mangold non ha offerto degli spunti molto interessanti. L'americano ha avuto sempre il comando del gioco ed ha vinto senza impegnarsi troppo.

De Stefani ha subito egli pure la superiorità di Breese che nella partita di doppio non si era fatto ingannare al suo giusto valore.

La vittoriosa partita di Rado ha chiuso la giornata e l'incontro, risollevando un po' le sorti della nostra squadra.

Ecco i risultati dell'ultima giornata: Bascombe (Stati Uniti) b. Fe d'Ostiani (Italia) per 7 a 5, 6 a 2.

Ryan (Stati Uniti) b. Bonzi (Italia) per 15 a 13, 1 a 6, 6 a 4.

Holloway (Stati Uniti) b. Mangold (Italia) per 6 a 3, 6 a 3.

Breese (Stati Uniti) b. De Stefani (Italia) per 6 a 3, 6 a 4.

Rado (Italia) b. Wiener (Stati Uniti) per 6 a 2, 6 a 0.

Classifica generale: Stati Uniti punti 9; Italia punti 5.

**G. C.**

*I CAMPIONATI EUROPEI DI CANOTTAGGIO*

# I vogatori dell'Aniene di Roma conquistano il titolo

**Solo nel «quattro di punta con timoniere» gli «azzurri» si aggiudicano la vittoria — Gli altri nostri equipaggi conquistano quattro secondi posti — Tre campionati alla Svizzera, due alla Francia, uno all'Italia ed uno all'Olanda — Quarantamila spettatori sulle rive della Senna**

**Parigi,** 17, mattino.

I campionati d'Europa di canottaggio ci hanno lasciati con la bocca amara. Il bilancio: una sola vittoria, e triste per noi se si pensa alle speranze che ci avevano fatto nascere le eliminatorie e le semifinali. E tanto più triste se si paragona con quelli del passato. Senza ricordare il meraviglioso trionfo riportato in Polonia nel 1929, la stessa affermazione dell'anno scorso a Liegi — due vittorie e un secondo posto dietro il formidabile otto americano che ci permettevano così la conquista della Coppa Challenge, ci pare oggi un grande successo. A titolo di consolazione possiamo rilevare che noi abbiamo ottenuto il miglior punteggio della giornata; oltre ad un primo posto, quattro secondi posti, ma ci resta per sempre una ben magra consolazione.

#### Le cause dell'insuccesso

Quali sono le cause di questo insuccesso? Innanzi tutto una certa stanchezza dovuta alla difficoltà delle eliminatorie e a un allenamento forse un po' troppo intenso, il tempo freddissimo e umido a cui i nostri non sono abituati e una errata tattica e soprattutto una troppo grande fiducia. Avevamo detto l'altro ieri che i calcoli sulla carta e i tempi registrati nelle eliminatorie ci davano almeno quattro vittorie, purchè avessimo aggiunto, questi calcoli sulla carta non diventino castelli di carta. Tali furono in realtà. E' bastato un po' di vento perchè crollassero. I sette campionati sono stati vinti da quattro nazioni diverse: tre la Svizzera che ha conquistato la Coppa Chandes, due la Francia, uno l'Italia e uno l'Olanda. La prima vittoria della giornata è stata nostra. Essa è stata ripetuta con tale facilità da far nascere nel cuore di ognuno degli innumerevoli italiani presenti lungo le rive della Senna le più grandi speranze in un trionfo dei nostri colori. Purtroppo doveva rimanere la prima e l'ultima, ma è stata una delle più belle della giornata e gli stentorei romani dell'Aniene hanno vinto da grandi signori. Messisi in testa vi si sono mantenuti fino al traguardo. Gli ungheresi hanno opposto nei primi 500 metri una certa resistenza, ma gli italiani si sbarazzarono di loro senza grande difficoltà. Al 1000 metri la loro azione aumenta regolarmente, le vogate si accelerano con ritmo sicuro e potente. In breve: gli italiani al 1500 metri avevano una lunghezza di vantaggio. Vogando alla cadenza formidabile di 40 colpi al minuto e con una perfetta esse aumentano sempre più il loro vantaggio. Al 1500 metri gli italiani hanno una lunghezza e mezzo sulla Danimarca, seguita dalla Svizzera e dall'Ungheria. Davanti alle tribune, ossia a 500 metri dall'arrivo gli italiani aumentano sempre il loro vantaggio. All'arrivo, con un «finis» stordente, essi si assicurano il primo posto. Appena passato il traguardo il timoniere si getta in avanti per abbracciare i vogatori col pericolo di cadere nel fiume, poi i cinque restano tutti allacciati abbandonati sulle tribune scendendo da colpi di remo l'inno fascista. Qui ha luogo la cerimonia protocollare, e mentre sulla riva opposta i colori italiani salgono sul pennone e la musica intona la Marcia Reale, il capo dell'imbarcazione è cinto di una corona di quercia, emblema del titolo di campione d'Europa che ha conquistato.

#### Gare disputatissime

Nei due senza timoniere i francesi partono velocissimi e ai 200 metri sono in testa. Galeazzi e Lucchini della Pullanca, che sono in terza posizione, attaccano e in breve si portano in testa. Al mille metri hanno una lunghezza di vantaggio. Vogano a una cadenza di 41 colpi al minuto, dando impressione di forza e di potenza. Ma l'Olanda attacca a sua volta e riesce a raggiungere gli italiani al 1800. Vogliamo a una lotta meravigliosa, forse la più bella di tutta la giornata. Italiani e olandesi si inseguono, si superano, si alternano per brevi attimi al comando. Al 1900 metri gli italiani sono in testa. Al 1500 vediamo al petto posto gli olandesi. Vicinissimi e minacciosi si affacciano a questo punto i francesi. Al 1500 metri le tre imbarcazioni sono fianco a fianco, gli italiani mantenendo sempre la loro cadenza di 42 colpi al minuto. Ma gli olandesi a 1000 metri riescono a avere una lunghezza di vantaggio. Davanti alle tribune la lotta è nel suo colmo. Sotti ultimi cento metri gli italiani sollevano per un ultimo, disperato sforzo, quanto basta per passare gli olandesi ancora giungere velocissimi sul traguardo.

Nello *schif* Mariani ha ceduto di estrema giustezza dopo avere dimostrato un coraggio, una volontà e un ardire di prim'ordine che lo classificano fra i più grandi «scullisti» del mondo. Alla partenza egli adotta la sua tattica abituale. Allesa uno ai mille metri poi attacco a fondo. Ai mille metri il francese Sauvin, pronosticato da tutti vincitore, passa in testa vogando a 35 colpi. Il danese Hendriksen precede lo svizzero Candemat. Mariani chiude la marcia senza dare il suo pieno rendimento. Tutti questi animali si osservano. La lotta continua ai 1200 metri. E' Mariani che aumenta progressivamente, subito imitato dallo svizzero.

#### Un campione d'eccezione

Il francese e il danese resistono. Per circa 300 metri le quattro imbarcazioni rimangono quasi unite a fianco. Ai 1700 il danese passa al comando davanti ai francesi, all'italiano e allo svizzero nell'ordine, ma questo sforzo lo stanca. A una volta Candemat passa in testa, subito ripreso per alcuni secondi il comando da Candemat stesso. A questo punto Mariani allunga a sua volta. A 150 metri dall'arrivo le quattro imbarcazioni sono fianco a fianco e la lotta è sempre indecisa. Ma ai 100 metri francesi e danesi stanchi sono lasciati fuori. Mariani, sfruttando perfettamente la misura di difendere le sue chances fino all'ultimo, si accanisce e sfoggia negli ultimi metri un duello sovrumano con Candemat. Questi resiste. Occorre quindi attendere la proclamazione del risultato per sapere chi è il primo dato che la due imbarcazioni erano arrivate quasi fianco a fianco. Candemat, lo svizzero, ha vinto per un soffio, per un nulla. Candemat è un giovane simpaticissimo: ha 22 anni, ma i suoi capelli sono bianchi come quelli di un uomo di 70 anni. Egli ha riportato ieri per la undicesima volta il titolo di campione di Europa di skif ed è stato due volte campione olimpionico. Mariani ha ceduto davanti a un grande campione.

Tre gare: una vittoria, due secondi posti. Cosa ci poteva di più sperare con ilmigliore? L'ultima meravigliosa lotta, un altro finis spettacoloso ma troppo tardivo per noi. Il due francese, composto dall'italiano Brusa e dal bionde Gelis, passa in testa a 500 metri i francesi conducono davanti agli italiani, agli svizzeri ed ai belgi. Ai mille metri hanno ancora una mezza lunghezza di vantaggio. Ai mille metri gli italiani attaccano a fondo. Al 1500 i francesi non hanno che una lunghezza di vantaggio e ai 1600 sotto il potente attacco dei nostri non hanno più che mezza lunghezza, ma mentre l'azione dei francesi continua ad essere sciolta quella degli italiani risente già dello sforzo. Le azioni non corrispondono a pieno tattico e così il «finis» dei nostri non risponde più alla volontà. Il due francese prosegue con quello stile e con la cadenza di 36 colpi verso il traguardo mentre i nostri arrancano invano in un ultimo sforzo. Sul traguardo una intensa manifestazione di sfiducia di visitori.

#### Le ultime prove sotto la pioggia

Nel 4 senza timoniere l'Italia, come abbiamo detto, è stata eliminata venerdì. La lotta si svolge tra la Svizzera e la Polonia. Gli svizzeri hanno essersi sbarazzati dei francesi, passano al comando che mantengono fino al traguardo.

Il «double scull» registra la terza vittoria della Svizzera, vittoria non certo inattesa, poichè i pronostici fossero in complesso favorevoli ai fratelli Szendy che avevano nelle eliminatorie segnato il tempo migliore. Ma evidentemente i due svizzeri hanno ripetuto quest'anno la tattica dell'anno scorso a Liegi: infatti erano stati regolati nelle eliminatorie dai nostri Bernasconi e De Cal, ma nelle finali avevano preso una bella rivincita. Quest'anno Pepinquaglio Bernasconi-Mariani ha terminato in terza posizione. A dire il vero, Mariani ha dovuto risentire dello sforzo fatto nello «skif».

I due inglesi Kelly e Kinnear erano partiti velocissimi in testa, ma ai mille metri venivano attaccati dagli svizzeri. Anche gli italiani a questo punto entrano in lotta. La lotta fra i tre equipaggi fu accanita per qualche centinaio di metri ma ai 1600 la gara si delineava in favore degli svizzeri. Il due italiano non solo non attaccava più, ma cedeva a poco a poco e sul traguardo doveva fare uno sforzo disperato per non finire in coda.

Rimane ancora una gara: l'otto di punta». Segnerà la seconda vittoria nostra della giornata? Abbiamo l'otto della Livorno che per tanti anni ha vinto tutti i campionati europei e che l'anno scorso aveva reso difficilissima la vittoria del celebrato otto americano, ha dovuto abbassare la bandiera davanti ai giovani otto francesi, nel quale nessuno, alla vigilia, osava sperare la benchè minima speranza.

La partenza è data dalla sede in pioggia. I divorsi partono in testa. Vogano potente e prepotente. Al 250 metri sono ancora in testa, seguiti a una lunghezza dagli altri tre concorrenti: Francia, Ungheria, Danimarca. Al 1500 metri l'Italia comincia sempre. A questo punto le tre imbarcazioni attaccano contemporaneamente i primi. I più violenti si mostrano i francesi. Abbiamo l'impressione che i nostri siano lasciati sorprendere dalla simultaneità e dalla violenza di questo attacco. Essi hanno un attimo di esitazione, immediatamente seguito però da una ripresa disperata. Ma francesi e danesi sono riusciti a portarsi avanti di un quarto di lunghezza. I quattro equipaggi vogano a pieni colpi all'arrivo, tuttavia, si scorgono a brevissima distanza. I francesi si mantengono in testa per un quarto di lunghezza davanti ai danesi, agli italiani e agli svizzeri. Questi ultimi si osservano. Le loro condizioni appaiono ottime. Ma ai 1900 metri francesi e danesi stanchi sono lasciati fuori. Mariani, sfruttando perfettamente la misura di difendere le sue chances fino all'ultimo, si accanisce e sfoggia negli ultimi metri un duello sovrumano con Candemat. Questi resiste. Occorre quindi attendere la proclamazione del risultato per sapere chi è il primo dato che la due imbarcazioni erano arrivate quasi fianco a fianco. Candemat, lo svizzero, ha vinto per un soffio, per un nulla. Candemat è un giovane simpaticissimo: ha 22 anni, ma i suoi capelli sono bianchi come quelli di un uomo di 70 anni. Egli ha riportato ieri per la undicesima volta il titolo di campione di Europa di skif ed è stato due volte campione olimpionico. Mariani ha ceduto davanti a un grande campione.

#### I risultati tecnici

Con un primo posto e quattro secondi posti si chiude così il nostro bilancio ai glorioso campionato di Europa. Purtroppo, dovevamo fare di più e specialmente. Ma oggi riconosciamo non vale. Meglio e lodare di lavoro, al duro quotidiano allenamento. Se i nostri sono venuti non deve venire la sete. Non dimentichiamo che sei su quattro ci erano dati in favore. Le Angelis ha portato troppo tardi il suo otto, quando ormai era in parte fuori dei giochi, tanto più lodevole la sua decisione.

La pioggia e il vento hanno... disputato anche essi un magnifico campionato per nulla guastato dai concorrenti e non lo nulla spettatori che gremivano sin dalle prime ore del mattino le rive della Senna. E' inutile ripetere quanto il regolare andamento delle gare ne abbia sofferto, come è inutile dire che il percorso nel quale si sono svolte le prove, mentre da una parte offre delle ottime condizioni per campionati di tale importanza. Il Sottosegretario di Stato on. Marinelli ha assistito a tutte le gare avendo a fianco il signor Pieroni e l'ammiraglio di Saint-Seine rappresentanti il Presidente e Vice-presidente della Federazione Internazionale delle Società di canottaggio.

Ecco i risultati:

*Quattro di punta con timoniere*: 1. *Italia* (Circolo Canottieri Aniene, Roma) 6' 36" 2. Danimarca 6' 37" 2/5; 3. Svizzera; 4. Ungheria.

*Due di punta senza timoniere*: 1. Olanda, 7' 35" 2/5; 2. *Italia* (Società Canottieri Padanaia), 7' 35" 3/5; 3. Francia. La Danimarca ha dichiarato *forfait*.

*Skif*: 1. Svizzera (Candemat) 7' 6"; 2. *Italia* (L. Mariani) 7' 6" 1/5; 3. Francia Saurini; 5. Danimarca (Hendriksen).

*Due di punta con timoniere*: 1. Francia 7' 26" 3/5; 2. *Italia* (Società Canottieri Padanaia), 7' 27" 3/5; 3. Francia. La Danimarca ha dichiarato *forfait*.

*Skif*: 1. Svizzera (Candemat) 7' 6"; 2. *Italia* (L. Mariani) 7' 6" 1/5; 2. Francia Saurini; 5. Danimarca (Hendriksen).

*Due di punta senza timoniere*: 1. Olanda, 7' 35" 2/5; 2. *Italia* (Società Canottieri Padanaia), 7' 35" 3/5; 3. Francia. La Danimarca ha dichiarato *forfait*.

*Skif*: 1. Svizzera (Candemat) 7' 6"; 2. *Italia* (L. Mariani) 7' 6" 1/5; 2

# CRONACA CITTADINA

I treni popolari di Ferragosto

## Le calorose accoglienze ai gitanti torinesi

### a Venezia e lungo il Tirreno da Ventimiglia all'Elba

### Sulla Laguna

Partenza più lieta e più rumorosa delle precedenti. Allegria ed entusiasmo non hanno mancati un momento solo né durante il viaggio di andata, né a Venezia, né possiamo dire, al ritorno. Grande folla, la folla delle altre gite popolari, ma più carica di bagagli. Fagotti e cestini per la colazione si sono moltiplicati; alcuni hanno grosse valige; una coppia matura e prudente ha portato persino due parapioggia, ma il suo passaggio è salutato da sorrisi... sprezzanti.

**La angelica organizzazione**

Operai e piccola borghesia, ma specialmente operai, su questi treni. Le gite hanno raggiunto davvero — come era nelle intenzioni del Governo — lo scopo di viaggi per il popolo; da ciò la felice scelta dei giorni festivi, il grande richiamo di mète conosciutissime. I prezzi inferiori a ogni calcolo, prezzi popolari anche per la valuta d'anteguerra. Un buon affare per il popolo e per lo Stato; un colpo di acceleratore alla circolazione monetaria, una spinta ai risparmi stagnanti, il giro rapido di qualche milione di lire alla settimana, denaro non sottratto alla previdenza delle famiglie meno agiate, ma alle osterie e alle cattive baldorie domenicali. Bilancio attivo, quindi, su tutta la linea.

La Direzione compartimentale delle Ferrovie ha disposto ogni cosa, anche per questi viaggi, in maniera superiore a ogni elogio; e il pubblico unanime le ha riconosciuto: puntualità dei convogli, capacità delle vetture, nettezza degli scompartimenti. Ecco le cifre: 3 convogli, 45 vetture, oltre 800 chilometri di percorso, 1185 gitanti sul treno azzurro, 1241 sul rosso, 1229 sul verde.

Poco a poco, ognuno trova ciò che desidera. A cinquanta chilometri da Torino i canti sono cessati; molte vetture sprofondano nella penombra di improvvisati *abat-jours*; da un capo all'altro del treno, teste dondolanti al la cantilena delle rotaie.

Passando per Milano, qualcuno spera di vedere la nuova Stazione, ma i convogli girano per Musocco e Lambrate, dove avviene il cambio delle locomotive. Dieci minuti di sosta. Si riparte. Siamo sul treno azzurro, con l'avanguardia dei gitanti. A venticinque minuti c'insegue il treno rosso, a cinquanta il treno verde. La notte scorre rapida. All'alba cade qualche sportello: siamo nel Veronese. Dal finestrini entra con un brivido l'aria fredda del primo giorno. Vapori d'ovatta stazionano bassi. Dai campi umidi monta l'odore buono della terra feconda.

**La danza nel bagagliaio**

Si riparte: è giorno chiaro, ormai. Gli occhi stanchi della fanciulle sorridono felici. Nelle vetture si forma la «coda» verso il lavabo per la toilette mattutina: appena uno spruzzo d'acqua fredda, un po' di cipria, un colpo di lapis ed eccole lisce e profumate, le belle ragazze di Torino, come se avessero viaggiato in vagone letto.

Padova: i gruppi che lasciano il treno sono numerosi. C'è molto da vedere, nella città del Santo, e c'è la possibilità di servirsi, a qualunque ora, di uno dei tanti convogli che per tutta la giornata fanno la spola fra Padova e Venezia. Il grosso della carovana, però, non abbandona il treno: la grande mèta è Venezia. Nel bagagliaio del treno verde si balla.

Dopo Mestre non c'è una persona al suo posto. Ogni sportello ha un gruppo di viaggiatori. Il sonno è scomparso. Sul ponte, da Mestre a Venezia, il mare dà il primo saluto alla carovana. «Mare, mare!» grida un giovanotto dal treno, con la stessa voce del marinaio di Colombo che gridò sull'Oceano: «Terra, terra!».

L'aria salsa entra a buffi, agita le vesti leggere, scompiglia i capelli, raggiunge i polmoni a boccate larghe e benefiche: è l'alito sano e generoso dell'Adriatico. Siamo a Venezia, stazione marittima.

Il treno si vuota in un minuto: è una gioiosa di solarpe e di cappelli policromi; una invasione numerosa e felice. Ma Venezia non si sgomenta. Oltre i treni da Torino, altri ne giungono in mattinata da Genova, da Milano in transito per Trieste, dall'Alto Adige. Ogni convoglio rovescia un migliaio di viaggiatori; sono torrenti di folla. Dove andranno tante persone, dove dormiranno stanotte?

**Sul Canal Grande**

Venezia non si sgomenta — abbiamo detto — è attrezzata per i grandi pellegrinaggi e ovunque il servizio d'ordine è ammirevole: i vaporini sono pronti, gli agenti premurosi, il pubblico ospitale; le accoglienze da ogni parte festose; e i prezzi, nelle trattorie e negli alberghi, se si escludono i locali di lusso, accessibili alle borse più modeste.

Mezz'ora dopo, il Canal Grande è congestionato di vaporini, di gondole, di motoscafi. I vaporetti sono un po' i nostri trams — osservano i torinesi — e i motoscafi le automobili; le gondole sono come le nostre carrozzelle, quiete, scorrevole e romantiche. Ma le gondole, eternamente giovani, non sentono il tempo. Le nuove imbarcazioni inglano loro la strada spruzzandole di olio e di nafta ed esse proseguono tranquille, scivolano da un ponte a una riva, cariche di vecchi signore e di innamorati.

Piazza San Marco: gli scrittori gridano: «La Stampa». A chiudere gli occhi, si può credere per un momento di essere ancora a Torino. Il piemontese corre dai portici al caffè, dal campanile alla riva e il dialetto veneto, melodioso e gentile, pare sopraffatto dalla parlata più maschia degli ospiti. La folla s'insegue, si spinge orgogliosa di veder quanto più è possibile: il ponte di Rialto, il ponte dei Sospiri, la riva degli Schiavoni, i Frari, l'Accademia? Dove? In fondo al Canale. E quell'isola con'è? E i Mori dell'orologio, chi ce li ha messi? Fuori le guide, fuori le piante della città tutte a vene azzurrine e coniorte. E il Lido? Qual è il vaporino per il Lido? Uno sciamare, un rincorrersi di scolaretti, una letizia che fa giovani i vecchi, e i giovani fa sembrare fanciulli.

I venditori di «ricordi» fanno affari splendidi: cartoline, album di vedute, gondola e campanili di rame, collanine di vetro, quadretti, poggiacarte, medaglie; tutta la congerie delle cose minute ed inutili che da cento anni si comprano a Venezia per farci dire, tornando a casa, che a Venezia ci siamo stati davvero.

Il trionfo è la sera di sabato. Oltre la folla consueta, il Lido ospita decine di migliaia di forestieri. I vaporini partono senza interruzione, arenati oltre il credibile. C'è la Sagra della frutta: tutto uno sfarfallio di lampade, una atmosfera ubriacante, densa di colori e di suoni. I viali, i chioschi, le villette, le baracche splendono di luci. Festoni luminosi si inseguono a perdita d'occhio, immense collane di fanali ondeggiano sulle rive, si arrampicano sui cornicioni, piovono dai tetti, rimbalzano per le ringhiere e i cancelli. È la folla, una folla senza numero si accalca attorno ai carri dell'abbondanza, rustici convogli carichi di fanciulle, di ghirlande, di frutta.

Come per un Carnevale di altri tempi, la frutta viene lanciata dai carri alla folla, i sacchetti volano dalla strada alle bancarelle, giocosamente contesi. Una immensa piramide di «anguria» — parecchi quintali di frutta — viene demolita in un'ora; larghe fette sono offerte a chiunque tenda la mano, e per quanto grande sia la folla, c'è n'è per tutti. Il festoso saccheggio continua: si suona, si canta, si balla mentre le luci si moltiplicano. Come per un prodigio, altri quintali di frutta vengono donati da ogni parte. Dai carri, in pioggia miracolosa infittisce; tutto il Lido è un immenso carosello di popolo in festa.

Non meno lieta la domenica. Sole splendido, aria profumata. Nuova folla si riversa al Lido. La spiaggia brulica di bagnanti, sembra un sterminato formicaio; vaporini gremiti per tutto il giorno, trattorie invase, bivacchi all'aperto. Gran festa anche per i coloniti di San Marco che tra sabato e domenica hanno mangiato [illegible] granturco da averne per una settimana.

Nel tardo pomeriggio si riparte. I treni attendono in ordine, distinti dai colori, come all'andata; ognuno trova il suo posto, i gruppi si ricostituiscono, le comitive disperse si salutano rumorosamente. Alla distanza prestabilita, in perfetto orario, i convogli lasciano Venezia. L'ultimo saluto al mare viene lanciato dal ponte che lega la città alla terraferma. In tutti gli occhi è la serena gioia di un grande desiderio soddisfatto.

Giornata bellissime sotto un cielo da acquerello. Chi dimenticherà — dei Torinesi che hanno visto Venezia per la prima volta — la Basilica splendente d'oro e di mosaici, la fuga pallerina dei casanni sul mare, e i miracolosi intarsi del Palazzo dei Dogi, e la limpida gioia di una notte in gondola?

Si ritorna a Torino. Nella campagna veneta, cade la sera. Dopo i primi canti, l'allegria rumorosa cede alla stanchezza. A notte, nel quarantacinque vagoni, si vedono solo teste ciondolanti, occhi chiusi, braccia inerti al rotolio sonoro dei treni. E così Porta Nuova — dove attendono da qualche ora parecchie migliaia di persone — giungono, fra l'una e le due del mattino, i tre convogli dell'Adriatico, con la folla stanca ma felice di tremila e cinquecento Torinesi.

**M. Ser.**

### Sulla Riviera di Ponente

La magnifica Riviera di Ponente, nel tratto compreso tra Savona e Albenga, come è noto, aveva già ospitato due domeniche precedenti i torinesi. Gli ombrosi viali dei giardini, le spiagge, le vie delle deliziose cittadine balneari hanno echeggiato dello schietto buon umore dei nostri concittadini, i quali non si erano allora spaventati dei capricci del tempo. Ma sabato e ieri le due giornate di Ferragosto, il tempo è stato generoso. Tutta la Riviera, fino a Ventimiglia, dove è giunto il treno popolare che in quattordici vetture ha trasportato circa 1200 gitanti, era una festa di luce e di colori.

Quando il treno, che viaggiava in perfetto orario, dopo una breve sosta a Savona ha lasciato la stazione affacciandosi sul mare, l'aurora tingeva dei suoi pallidi colori il cielo, cosicchè i viaggiatori, partiti da Torino alle ore 0,30, hanno potuto godere lo spettacolo grandioso che offre il sole al suo levare. Via via che il giorno si avanzava, il treno si avvicinava sempre più alla mèta. Dopo Loano, da uno squarcio di nubi, il disco solare è apparso quasi improvvisamente tingendo il cielo di rosa e di giallo, mentre il mare, appena increspato alla superficie, aveva riflessi madreperlacei.

**Sfilata di città meravigliose**

Le spiagge apparivano ancora deserte. I bagnanti, di solito, hanno la cattiva abitudine di alzarsi tardi. Soltanto qualche solitario pescatore si affaccendava a estrarre dalla barca la rete gonfia di pesce pescato nella notte. Il convoglio torinese, che da Savona è stato preceduto di quindici minuti da un treno popolare milanese, corre veloce lungo il litorale, lasciando dietro di sè l'eco dei canti festosi che scaturiscono dai ragoni gremiti di gitanti.

Ad una ad una le stazioni della Riviera e soltanto in quelle più importanti, il treno ha brevi soste. Prima di Albenga, rinomata per la sua storia e per la sua industre molteplice attività, ecco Loano, celebre per le sue pesche che vengono esportate in tutto il mondo; Alassio, che è tra le più belle spiagge del Tirreno; Imperia, ricca di uliveti; San Remo, giardino della Riviera, Ospedaletti e Bordighera che paiono uscite dal mare per la delizia degli uomini, e infine Ventimiglia, la bella e luminosa città ligure, sentinella d'Italia sul confine occidentale.

Il treno popolare è giunto al termine del suo lungo viaggio. Molti sono i viaggiatori che si sono fermati alle stazioni precedenti: a Ventimiglia ne sono giunti circa settecento, mentre quasi quattrocento sono scesi a San Remo.

Il commissario prefettizio di Ventimiglia, in previsione dell'enorme affollamento della città nei due giorni di Ferragosto, per l'arrivo, oltrechè dal treno torinese, di altri tre treni milanesi, aveva disposto uno speciale servizio di assistenza pei gitanti, cosicchè ogni famiglia, comitiva o persona isolata può trovare, con poca spesa, una modesta cameretta per trascorrervi la notte. Non solo, ma il previdente commissario prefettizio si era interessato perchè negli alberghi fossero serviti pranzi a prezzi fissi alla portata di tutte le borse. E qui, ad onore degli albergatori, è bene rilevare che costoro non solo hanno aderito all'invito loro rivolto, ma sono andati a gara per servire ai gitanti colazioni e pranzi succulenti. Numerosissimi eleganti torpedoni erano a disposizione dei torinesi e dei milanesi per gite, al prezzo di poche lire, nelle più belle località rivierasche e della montagna.

**Dal treno all'idroplano**

San Remo che, come abbiamo detto, è stata una delle mète più favorite dai gitanti, tanto che molti di essi, dopo aver visitato durante la giornata, Ventimiglia e i suoi dintorni, si sono fatti trasportare con torpedoni alla città dei fiori, non è stata seconda nell'accogliere gli insoliti e allegri ospiti. Ad ogni gitante venuto qui distribuito, a cura dell'Ente Autonomo per la stazione climatica di San Remo, un piccolo album-guida, illustrato a colori con l'indicazione degli itinerari da seguire per visitare, nel corso di due giorni, i maggiori dintorni della città, un foglietto nel quale erano elencate in modo facile, dove e come i gitanti potevano recarsi per trovar alloggio e vitto a prezzi modicissimi. Insomma, sabato e domenica i torinesi hanno avuto la gradita sorpresa di constatare che, almeno in occasione di queste gite, la vita è più a buon mercato in Riviera che a Torino. Essi però non hanno immaginato forse neppur lontanamente quanta fatica in tutto questo lavoro di preparazione e di organizzazione perfetto felicemente e compiutamente dagli albergatori, conduttori di pensioni, agenzie turistiche, stabilimenti di bagni, ecc., sia costata alle autorità di Ventimiglia, di San Remo e delle altre località vicine.

Per citare un esempio, nel ferragosto di quest'anno ci sono stati dei gitanti che... hanno volato per la prima volta. Due idroplani, a San Remo, non hanno fatto altro che eseguire giri concentrici sul mare e sulla città, recando a bordo occasionali viaggiatori, i quali, su semplice presentazione del biglietto del treno popolare, ottenevano una riduzione sul prezzo normale del volo, del cinquanta per cento. Insomma, il biglietto popolare, ieri per la Riviera, aveva un valore inestimabile. Grazie ad esso, i gitanti trovarono ovunque ottima accoglienza e tutte le agevolazioni immaginabili. Nessuno di coloro che venerdì notte sono partiti da Porta Nuova, immaginava, sia pur lontanamente, che la Riviera, oltre le sue inestimabili bellezze, riservasse tante gradite sorprese.

Le due giornate sono trascorse rapide, tra fiori, sorrisi e sole. Non sono mancate le persone che hanno preferito trascorrere i due giorni e la notte all'aria aperta di fronte al mare. E queste persone, amanti della solitudine, vinte dalla bellezza della natura e dall'aria tepida, si sono accampate sulla sabbia, dormendo profondamente, cullate dal ritmico frangersi delle onde.

Le spiagge sono state letteralmente prese d'assalto dai gitanti e specialmente quella di San Remo, dove la gioventù ha installato il suo quartier generale. Ed ora un torpedone di grida festose, di risate, una gioia pura e semplice.

Due dialetti predominavano su tutta la riviera: quello piemontese e quello milanese. Inutile dire che i gitanti torinesi, appena si sono trovati con quelli milanesi, hanno fraternizzato con loro e le amicizie occasionali sono state suggellate, in più casi, con una buona bottiglia di barbera.

Un apposito comitato ha indetto, in onore dei gitanti, una serie di festeggiamenti: regate a remi e a vela, gare di nuoto, lidi notturni, gare varie con ricchi premi e concerti bandistici delle bande Municipali. Ma il più interessante, anzi, il più fantasmico fra tutti questi divertimenti, è stato lo spettacolo pirotecnico che San Remo ha offerto ai gitanti la sera di sabato. Tutta quella vasta parte di mare compresa fra la spiaggia e il molo, dopo le ore 21 è apparsa disseminata di migliaia e migliaia di lampioncini multicolori che, riflessi delle onde, oscillavano graziosamente riflettendosi nell'acqua. La scena di un grande vapore ancorato presso il molo, spiccava, contornata di lampadine elettriche, sullo sfondo nero del cielo. Questo insolito e magnifico aspetto del golfo ha richiamato alla riva tutti i gitanti e i villeggianti di San Remo. Grida di ammirazione e applausi sono partiti dalla folla. Improvvisamente un razzo come scaturito dal fondo del mare, ha solcato l'aria e quindi è scoppiato spandendosi in una pioggia d'argento.

Da quel momento i fuochi artificiali, uno più bello dell'altro, si sono susseguiti rispecchiandosi nell'acqua e tingendola dei loro colori, mentre barche illuminate, divise in due fazioni, iniziavano fra di loro una finta battaglia con razzi a colori. Lo spettacolo è durato per più di un'ora.

Con gli occhi pieni di tanta bellezza e col cuore gonfio di gioia per le due magnifiche giornate trascorse in riva al mare, i torinesi hanno ripreso la via del ritorno. E mentre il treno correva veloce verso Savona per proseguire verso Torino, i viaggiatori, non ancora stanchi, cantarono le canzoni piemontesi, felici di ritornare al quotidiano lavoro, ripromettendosi un'altra gita, forse la prossima domenica, verso qualche altra mèta di questa nostra bella Patria.

**G. M.**

### Le due giornate a Torino

#### La città semideserta

Il Ferragosto, quest'anno, ha voluto che non una ma due giornate di calma e di... vuoto per la città. Inutile descrivere l'aspetto desolato delle vie deserte. E' un «pezzo» di pranmanzion per la cronaca dei giornali, l'indomani della festa. Basti dire che quel «pezzo» — con i soliti riferimenti alla città di provincia o addirittura al villaggio — quesna volta corrisponderebbe in pieno alla realtà, ed anzi meriterebbe forse di essere cincalzato e... peggiorato. Il che si spiega col fatto delle due giornate di festa consecutive, che hanno allontanato ancora più gente del solito.

Certo si è che eravamo in pochi, ieri e ieri l'altro, a Torino. Pochi per le strada, pochi nei caffè e nei ristoranti, pochi sui trams; pochi dovunque insomma, tanto che veniva la voglia di cantarci. Fra quei pochi, anzi, vi erano di quelli che non erano torinesi.

Si leggeva loro chiaramente in faccia e sugli abiti che erano gente venuta di fuori a far visita alla nostra città. Questa idea di venire a Torino mentre i torinesi scappano fuori, è una piccola trovata. Si è sicuri di non essere storditi dalla ressa dei pedoni e dei veicoli, di essere trattati bene all'albergo ed al caffè, di veder tutto con comodo e bene.

Neppure le ore classiche dell'affollamento — il mezzogiorno, le 19, e il passeggio serale — sono riuscite a darci l'impressione del pulsare della vita cittadina. Tutto ridotto ai minimi termini, tutto in sordina, tutto «a rallenti»...

Se un poco di movimento c'è stato esso si è verificato alle porte della città, e fu più pronunciato nel pomeriggio di sabato. Si tratta di coloro che hanno fatto un ferragosto modesto, in sedicesimo, recandosi a fare merenda nei prati della periferia. I trams i cui capolinea sono i più discosti dal centro — cioè quelli, ad esempio, delle linee 6, 7, 11, 19 — nonchè quelli che conducono ai piedi della collina, in detta era hanno riversato un discreto numero di cittadini, quasi tutti muniti di pacchi contenenti cibarie e vini. Si è così allegramente bivaccato sull'erba, vuoi sulle rive del Sangone, vuoi sugli ombrosi anfratti di Val San Martino o Val Salice.

La stessa impressione di quiete e di abbandono si è avuta di sera. Abolito il passeggio, giacchè quella sparuta schiera di passanti non meritava certo tale nome, e abolito anche lo spettacolo, giacchè i cinematografi e qualche teatro erano aperti; ma non si sono davvero riempiti. Quel poco di animazione, ma poco sul serio, si è avuta al caffè, ma anche qui la vita è presto cessata. A mezzanotte di sabato si sarebbe detto che tutti i torinesi erano a letto, tanto più che alle 22 già era cominciata a cadere una pioggerella che pareva fatta apposta per mandare a casa la gente.

Un poco di ritorno all'antico, cioè di movimento, si è incominciato ad aversi ieri sera, limitato però alle stazioni. Si capisce facilmente di che si tratta: del ritorno dei festaioli del Ferragosto. Tanto a Porta Nuova come a Porta Susa i primi treni della notte — e per essere precisi, a cominciare dalle [illegible] circa — hanno riversato folle di viaggiatori. I convogli arrivavano zeppissimi, deponendo sui «trottoirs», un poco intontiti e stanchi, coloro che due giorni prima erano partiti sorridenti ed esuberanti. I ritorni sono sempre un poco meno lanceniei, ma specialmente i ritorni dalle feste e dalla baldoria... Come a fare corazzio ai reduci del Ferragosto, una spettacolosa folla si è recata ad accoglierli, sia a Porta Susa che a Porta Nuova. Qui, quando è giunto il treno di Savona delle 21,30 — che, si può dire, ha aperto la serie dei convogli affollatissimi — coloro che aspettavano i congiunti fecevano, sotto la tettoia del lato arrivi, una doppia e fitta siepe, che arrivava sin quasi al marciapiede esterno, con un esiguo passaggio nel mezzo.

A ondate dunque, questo movimento, questo affollamento ha invaso la città, irradiandosi in ogni direzione per mezzo dei trams, automobili, vetture, ecc. Tali ondate si sono fatte più vaste e nutrite con l'arrivo dei treni popolari, che si sono susseguiti l'un l'altro in perfetto orario, nello spazio di un'ora, dalla mezza all'una e mezza. Questi arrivi, con i lieti e rumorosi incontri coi parenti che aspettavano, hanno dato luogo a spettacoli movimentati e interessanti.

La folla degli aspettanti sotto l'arrivi di Porta Nuova si è fatta sempre più numerosa, tanto che ha dovuto essere sgombrata, recando intralcio al normale sfogo dei viaggiatori in arrivo. Tale folla, più numerosa degli altri anni, va evidentemente messa in relazione con i treni popolari. Sono parenti ed amici che attendono di sapere dai fortunati gitanti come hanno passato le due giornate di svago, naturalmente con la prospettiva di essere loro, un'altra volta, i privilegiati dalla sorte...

### I treni di domenica prossima

Come pubblichiamo in altra parte del giornale, il Ministero delle Comunicazioni ha già predisposto i treni popolari per domenica prossima 23 agosto. Ecco il programma delle gite con partenza dalle stazioni del Piemonte:

Da **Torino-Genova-Viareggio-Pisa-Livorno**, fermate: Alessandria, Asti e stazioni balneari di Nervi, S. Margherita, Rapallo, Chiavari, Lavagna, Sestri Levante, Levanto, Spezia, Carrara, Avenza, Pietrasanta, Viareggio, Pisa. Prezzo andata e ritorno L. 30. Torino partenza ore 0,40-1; Livorno arrivo ore 9,5-9,20. Livorno partenza ore 18,40-19,15. Torino arrivo ore 1,36-1,56.

Da **Vercelli e Novara a Genova-Viareggio-Pisa-Livorno**. Fermate: Moriara, Casale e stazioni fra Genova e Livorno come al punto primo. Prezzo andata e ritorno L. 30. Vercelli partenza ore 5,30 (G 23). Casale partenza ore 23,50 (23), (G 23). Moriara partenza ore 0,28 (G 23). Livorno arrivo ore 8. Livorno partenza ore 17,00. Moriara arrivo ore 0,36. Novara arrivo ore 1,23. Casale arrivo ore 0,32. Vercelli arrivo ore 1,5.

**Torino-Aosta Pre St. Didier**. Prezzo Torino-Aosta andata e ritorno Lire 12, più lire 6 per Aosta-Pre St. Didier e ritorno. Torino partenza ore 5. Aosta arrivo ore 8,30. Aosta partenza ore 20,30. Torino arrivo ore 23,30.

**Torino-Varallo Sesia, fermata a Borgosesia**. Prezzo andata e ritorno L. 12. Torino partenza ore 5,10. Varallo Sesia arrivo ore 8,5. Varallo Sesia partenza ore 20,15. Torino arrivo ore 23,5.

**Torino - Santhià - Arona - Stresa - Pallanza**. Fermate ad Arona, Meina, Lesa, Belgirate, Stresa, Baveno. Prezzo andata e ritorno L. 12, più L. 4 per qualsiasi scalo del Lago Maggiore. Torino partenza ore 6,30. Pallanza arrivo ore 9,15. Pallanza partenza ore 21. Torino arrivo ore 0,12.

**TEATRI: Spettacoli d'oggi**

MICHELOTTI: Ore 21: Rit. Ilusorio-Navarrini.
DANCING MARVEL: Balli di alle 5,30.
STADIUM: ore 21: Varietà. — Kuori debutti.
CHALET: ore: Spettacoli di Arte varia.

**I divertimenti**

**IL GRANDE RICHIAMO SERALE al PARCO MICHELOTTI è sempre «Il mondo al verde»**

una gaia e fresca rivista, di largo respiro, vivace, animata, stuzzicante, simpatichissima. Gonfiata da Ian Bluetta e Nino Navarrini, meriterebbe di fare il giro del mondo... se non fosse al verde. Il mondo da girare, per intenderci.

**TEATRO ESTIVO STADIUM**

Da stasera prezzi ribassati: **Gradinata** L. 1. Nuovi importanti debutti.

**Spettacoli cinematografici**

ODEON: «Accidenti al testamento».
VITTORIA: «Come rubare l'amore» - S. Carol.
SPLENDOR: «Veglia della mamma» - Harner.
IDEALE: «Canzone dell'amore» e contorsionismo parodia della Carmen con Charlot.
ALPI: «Il forestiero» con Greta Garbo.
STATUTO: «I promessi sposi» - Leonardi.
SAVOIA: «Contrabbandieri di New York».

**CINEPALAZZO**

SUCCESSO: *Il canto del mio cuore.*

**Arrivi e partenze**

**S. E. De Vecchi**

Sabato mattina, con il fosso delle ore 6,15, è giunto da Roma S. E. il conte De Vecchi di Val Cismon, Ambasciatore d'Italia presso il Vaticano. Era atteso alla stazione di Porta Nuova dalla figliola, con la quale è proseguito in automobile per la sua villa di Neviglasco.

## All'Isola del Ferro

I viaggiatori che si guardano dai finestrini dei lunghissimi treni ancora fermi — quello di Ventimiglia e quello di Livorno — sembrano aspettare di essere passati in rivista dal genio della velocità. Il quale appare di lì a poco sotto le sembianze del gr. uff. Erbenfreund cui i gitanti improvvisano un'affettuosa dimostrazione di simpatia e gratitudine. Con puntualità militare il Capo Compartimento alle 0,35 preciso di sabato 15 agosto dà il «via» al nostro convoglio che lentamente muove nella serenissima notte verso l'azzurrità tirrenica.

**Canzoni e partite a briscola**

L'ingegnere Clivio, che presiede alla manovra di partenza, essendo accreditati carrozze al gran completo con 1040 viaggiatori, ci offre di dividere, con i controllori Folegatto, Bari e Pellini e col capotreno Ferrero, i capaci sedili del bagagliaio. Ne approfitteremo ben presto, non prima però di aver fatto un «giro di ispezione» nei corridoi e negli scompartimenti. I torinesi in vacanza non hanno smentito neppure per un momento la loro tradizionale caratteristica di prodità. Abbiamo sentito molte canzoni, voci bellissime ed altre stonate, ma nessun canto meno che convenienti ad un ambiente il quale i bimbi seduti accanto alle giovani mamme davano una nota soavemente poetica. In moltissime vetture giravano dischi fra i più popolarmente conosciuti, in altri si giocavano con ammirevole zelo formidabili partite a briscola.

Faccie contente, dappertutto, e una diffusa aria di famiglia che è un piacere a vedersi. Alla stazione di Asti, l'armistizio chiusura del baffet, fa lanciare ai più eroici cantori qualche magniloquente protesta contro i rivenditori di vino che fanno cosa male i propri affari. Ma già in vista di Alessandria le mezzelogi *dirty* prevalgono sulle gialle, e prima di Novi il silenzio diventa assoluto.

Novi, Santa Margherita, Ranallo vedono i primi esodi dei viaggiatori. A Sestri, ch'è già l'Elba, ne cala una diecina; più di sessanta vogliono trascorrere il Ferragosto nella ben munita Spezia: Viareggio, spiaggia dei gran signori, accoglie una falange di quasi duecento torinesi con il variopinto costume da bagno chiuso nelle decorose valigette. Pisa, austera e maliosa, a precella dagli ultimi romantici; a Livorno scendono i 665 viaggiatori superstiti ed i più saputi si informano subito da che parte della piazza si gode il classico colpo d'occhio dei bronzei mori dei quattro celeberrimi Mori.

**A Portoferraio**

Questa volta i Torinesi non si sentono l'animo del *bagnanen*: in quattrocento prendono d'assalto il meraviglioso piroscafo «Limone Gaspari» — due corse di un eroe di Portoferraio crivellato al ferite a Curtatone) accolti con molta cortesia dal comandante Ferrucci, dai comili, Conti e degli ufficiali Sorbelli e Andreani. Quelli rimasti a terra si radono e lanciano la fortunata navigazione gratuiti consigli, di cui nessuno dovrà far tesoro, sul modo infallibile per affrontare il mal di mare.

Scivola la nave sul pelo azzurro dell'acqua, assecondata dall'onda sonante del vento; e i torinesi stanno a bordo, anche quelli che per la prima volta toniano le vie del mare, come se fossero in piazza Castello; ma va detto che alla gioia dei gitanti è unito ed evidente un senso di ammirazione, diremmo di quasi religiosa reverenza, dinanzi alla luminosa mortida distesa che dà l'idea dell'infinito.

Dopo cinque ore di navigazione Portoferraio ci viene incontro, tendendoci le gigantesche braccia delle sue antiche fortezze, dove fu prigione e scrisse la celebre «Predica» V. F. Domenico Guerrazzi. Al porto si è raccolta tutta la popolazione, con in testa il valoroso e benemerito podestà e segretario federale comm. Epaminonda Pasella, a fare festose accoglienze agli argonauti torinesi. Il sole di mezzogiorno illumina i volti esciuti degli isolani, navigatori di tutti gli oceani, e quelli dolcissimi e fieri delle loro donne, celebrate per la tipica calda bellezza dai poeti di venti popoli, il Saraceno incluso.

**L'ombra di Napoleone**

I quattrocento gitanti torinesi, ai quali di lì a poco se ne aggiunge un mezzo migliaio di Milano, hanno subito occasione di misurare la generosa ospitalità elbana. Un'ora dopo l'arrivo tutti hanno trovato più o meno comodo alloggio (qualcuno nel lazzaretto — fuori uso da epoca immemorabile — della Compagnia della Misericordia) e non c'è gruppo di forestieri che non sia accompagnato nelle visite alla città, alla marina ed alla fortilissima campagna da qualche cortese e informatissimo elbano, lieto di illuminare i continentali sulle suggestive bellezze dell'Isola. La quale — come si sa — è specialmente illustre per il soggiorno e l'epica partenza di Napoleone e per gli immensi giacimenti di ferro che da secoli costituiscono la sua inviabile ricchezza.

Di Napoleone e della sua gloria tutto e tutti parlano qui. La Chiesa della Misericordia conserva una delle tre maschere dell'imperatore rilevate a Sant'Elena dal dottore Antommarchi, quel fatale 5 maggio del 1821. In Municipio sono raccolti manoscritti, libri, cimeli del Grande. A Villa San Martino vediamo il bagno, il semplice letto, la poltrona e la scrivania di lui; in un piccolo *parterre* cresce rigogliosa il «mirocouller» — piantato dall'Esule quando, per meglio ingannare la diplomazia europea, fingeva di dedicarsi all'agricoltura e dichiarava di star contento nella pace del Principato. I torinesi non stacchebbero più gli occhi da tanta grazia di Dio, se il comm. Sandro Forcesi, illustre figlio di Portoferraio, non ricordasse loro che l'Elba ha ben altri tesori ancora, e di altra natura, da far ammirare. L'Isola ferrigna e napoleonica, come il Duce l'ha definita, non vive soltanto sulle gloriose memorie, ma ha un posto di prim'ordine nel campo del sacro lavoro umano.

«Andiamo a vedere — propone il camerata Forcesi — la famosa «colata».

Dall'epopea napoleonica, agli alti forni modernissimi... Ma il passaggio non spaventa nessuno; anche la rapida visita alle enormi officine dove lavorano 1300 operai d'ogni parte d'Italia («Cerca, chici», ci saluta un capo reparto) rientra fra le prerogative del fortunatissimo ferragosto dell'anno nono. Attraversiamo, sotto la guida degli ingegneri Tomas e Damiani, gli immensi stabilimenti neri di macchine giganteschie. Attorno ai tre alti forni (300 metri cubi ciascuno) fulcano, neri di carbone, i torsi nudi, centinaia di operai. Fra pochi minuti vedremo la «colata».

**Una visione dantesca**

Nell'attesa l'ing. Damiani ci spiega: Estratto il minerale di ferro dalle cave, lo trasportiamo nei depositi delle officine e formiamo la «carica», unendo al minerale carbone di coke e calcare. Introdotta la «carica» nell'alto forno, ha luogo il processo di fusione. Il minerale cioè si riscalda al contatto con il carbone e con le correnti, che immettiamo, di aria calda. Il ferro diventato liquido scende nel crogiuolo dell'alto forno insieme con la scoria (ganga del minerale e calcare). Ogni quattro ore, intermittentemente, raccogliamo la ghisa liquida che un apposito canale, lungo dai 25 ai 30 metri, immette nel «campo di colata» per distribuirsi nelle apposite «forme», preventivamente preparate, formando così i «lingotti» che raffreddiamo con potenti getti di acqua.

Visione dantesca. Nell'oscurità, improvvisa scaturisce da una mostruosa bocca di ferro la gallopante gialla-rossa, liquida, spessa, balenante cascata settando scintille incandescenti tutt'attorno, impetuosa e terribile smisurata lingua di fuoco, bagliore da mito fra urli laceranti di sirene. La ammirazione, le stupore nostri non si esprimono che attraverso un lungo attonito silenzio, l'occhio abbagliato segue la corsa pazza del fuoco, giù giù, lungo tutto il canale torturoso, fino alla immensa rete delle «forme» ove si deposita un poco di quell'oro liquido senza che abbia apparente indurito l'inesorabile travolgente andare verso chi sa quali profondità, diresti a placarsi nel fondo estremo del mare.

Anche adesso, raccolti sulla folda della bella nave che riporterà i pellegrini di un giorno felice alla vita di tutti i giorni, anche adesso ritorna dinanzi agli occhi dello spirito quella fiamma e quel miracolo. Un gruppo di operai parla con difficile linguaggio tecnico di certi segreti che i profani tutti i giorni anche adesso ritorna dicasi. Sono contento che lo «mamma» abbiano visto come lavorano quelli là. Un bell'esempio [illegible] è vero!».

Eccoli ora, quei tenaci e sapienti lavoratori ed i figli, con tutto il popolo di Portoferraio, sulla banchina del porto. Quando la sirena da il «via» al nostro piroscafo scoppia un applauso e si innalzano gli evviva: «Viva Torino fascista!» gridano di terra. «Viva Portoferraio fascista!» rispondono i torinesi agitando cappelli e fazzoletti.

**G. A. A.**

### Tragico salto di un'automobile presso Pont Canavese

#### Precipita da 200 metri — Un morto e quattro feriti

Ieri sera, verso le ore 21, giungeva all'Ospedale Maurizi su un autocarro proveniente da Pont Canavese, sul quale erano alcuni feriti, che si lamentavano pietosamente. Erano essi le vittime di una gravissima sciagura automobilistica, avvenuta nel pomeriggio in vicinanza di Pont. I feriti erano accompagnati dal medico condotto di Courgne il quale, accorso sul luogo della disgrazia, aveva loro prestate le prime cure, provvedendo a provvisorio fasciature e medicazioni. Ma il viaggio sul camion era stato per i poveretti assai doloroso a causa dei sobbalzi del veicolo, ed essi erano giunti in condizioni pietose.

**I feriti**

I medici che erano in quel momento di servizio, dottori Dal Pozzo, Stoino e Bonatelli, visitarono prontamente i feriti, che erano quattro. La sola dei pronti soccorsi al popolo altresì di infermieri, ed in breve tempo gli infelici erano convenientemente medicati e fatti ricoverare in corsia.

I feriti sono: Carlo Brondino, di 27 anni, concessionario di automobili pubblici abitante in via Stradella numero 150, che aveva riportato una ferita lacero-contusa e contusioni gravi alla coscia destra, guaribili in 15 giorni; Alfredo Roviero, di 42 anni, industriale, abitante in via Foligno n. 38, che presentava la frattura bimalleolare della gamba destra, tre ferite al cuoio capelluto e la frattura di una costa del torace sinistro; Francesco Crovetto, di anni 30, falegname, abitante in via Villar Perosa, giudicato guaribile in 15 giorni di contusioni gravi al dorso; Gaspare Meriani, 28 anni, meccanico, domiciliato in via Stradella 144, che ha riportato sintomi di commozione viscerale e contusione ad un ginocchio ed è stato giudicato guaribile in 15 giorni.

Tutti costoro erano sull'automobile al momento della disgrazia; con essi anzi era una quinta persona, certo Vincenzo Ferre, figlio di un industriale della nostra città. Il poveretto aveva sfidato la vita nell'incidente, e la salma era stata provvisoriamente ricoverata a Pont Canavese, in attesa di essere trasportata a Torino. I feriti hanno fatto nei seguenti termini il racconto della mortale sciagura.

**La curva fatale**

Ieri dopo pranzo, il Roviero, il Ferre, il Crovetto e il Meriatti erano partiti per una gita in montagna, noleggiando un'automobile del

# ULTIME NOTIZIE

Il rinvio del viaggio di Laval

## Nuove dichiarazioni di Brüning
### «Lo scoglio: Versailles»

**Berlino**, 17, mattino.

L'estrema premura del Presidente Laval di aver voluto l'altra sera chiamare al telefono il Cancelliere Brüning per notificargli personalmente il suo rammarico di dovere a causa delle non buone condizioni di salute di Briand rinviare a dopo Ginevra il viaggio a Berlino che appena il giorno avanti era stato fissato per la fine del mese non è bastata naturalmente a frenare le espressioni di delusione e di dispetto della stampa tedesca.

A chiare note i giornali di destra caratterizzano di «diplomatica» la malattia di Briand la quale troppo eloquentemente era stata preceduta da quel comunicato della Agenzia *Havas* che desò qui tanti commenti e che chiaramente prospettava l'opportunità che i colloqui di Berlino fossero preceduti da quelli *à coté* del Consiglio settembrino di Ginevra «al fine, dice l'agenzia parigina, di mettere precedentemente a posto in maniera conveniente i singoli problemi». Nessuna malattia dunque, rileva questa stampa, poteva essere più opportuna o nessun collegio di medici più compiacente di quello del signor Briand.

«Del resto, nota la *Deutsche Allgemeine Zeitung* indignatissima, alla testa di tutti, ben poco c'era da attendersi da questi colloqui. Vengano, non vengano, vengano prima di Ginevra, vengano dopo Ginevra, vengano ancora in estate, vengano in autunno o vengano addirittura in inverno, è sempre la stessa cosa: coi francesi non c'è nulla da fare».

*La Germania*, ufficiosa, corre ai ripari per moderare l'impressione:

«La stampa tedesca - essa dice - critica il rinvio del viaggio come un tentativo francese di esercitare una nuova pressione sulla Germania nel senso di una accettazione delle condizioni francesi, mentre invece i giornali parigini lo spiegano col desiderio del signor Briand di corroborarsi sia in riguardo alla salute sia anche politicamente per non venire a Berlino come una semplice appendice di Laval. Senza dare esagerato valore all'una o all'altra di queste interpretazioni, - dice l'organo ufficioso tedesco - noi siamo del parere che il valore della visita sarà lo stesso sia che essa avvenga adesso avvero in autunno avanzato: non si tratterà infatti, come non si è trattato a Parigi e a Londra, di determinati e concreti argomenti di discussione, ma soltanto della continuazione di una conversazione che certamente non avrà fine nemmeno con l'incontro di Berlino.

«Forse durante la sessione di settembre della Società delle Nazioni si potrà avere occasione in una o in un'altra questione di trovare dei collegamenti utili per ulteriori discussioni. Se si vuole che anche questa visita sia più che una visita di pura cortesia, noi dobbiamo però attenderceno risultati definitivi come non potevamo attenderceno nemmeno dall'incontro di Parigi, che non era se non una prima presa di contatto».

La nota toccata dalla *Germania* è confermata dall'intervista che l'altra sera il Cancelliere Brüning ha concesso al giornale inglese, il *Daily Mail*, in cui, dopo aver rilevato con intonazione pessimistica la grave situazione economico-finanziaria della Germania che, ha detto, «nel prossimo inverno dovrà contare con sette milioni di disoccupati mentre la situazione finanziaria della Germania già si contagia ai Paesi vicini», ha aggiunto che non c'è altra via di uscita che quella della cooperazione internazionale: «Bisogna riunirsi al più presto possibile per fissare internazionalmente i prezzi delle merci della medesima qualità ed eliminare la concorrenza distruggitrice del commercio e dell'industria che ora infierisce fra le Nazioni».

E il Cancelliere si è pronunziato per una nuova sistemazione internazionale delle alte tariffe doganali adesso in vigore.

Continuando nella sua disamina, egli è arrivato al Trattato di Versailles: «Lo stesso dispiacere, ma quando si esamina l'orizzonte europeo si urta sempre contro Versailles».

L'intervista desta naturalmente qui molto interesse e svariati commenti. In essa si accentua la tendenza del Cancelliere Brüning di evadere dal cerchio di ferro delle «garanzie» per abbordare le conversazioni internazionali su altre basi, sulle basi cioè di una larga «cooperazione internazionale» fondata sulla sincera intesa franco-tedesca al fine di sormontare le difficoltà attuali: «cooperazione internazionale» che è nel campo della politica estera il nuovo cavallo di battaglia di Brüning al quale corrisponde all'interno quell'altro, che non gli dà meno filo da torcere, della sua nota formula della «solidità creatrice» del partito.

## Il misterioso dramma
### d'un automobilista rifiutato sonegato

**Parigi**, 17, mattino.

Un mese fa il 15 luglio sulla piazzetta di Villes Martin a 3 chilometri da Saint Nazaire veniva rinvenuta un'automobile vecchia deteriorata e abbandonata. Il suo guidatore Cristiano Navarre, che si trovava in villeggiatura nella regione e che era di ritorno, era scomparso. Tutte le ricerche effettuate da quel momento rimasero senza risultato; cosicchè si finì per credere ad un accidente nel corso del quale il giovane doveva essere caduto in acqua ed annegare.

Orbene nella notte dal giovedì al venerdì un giovane dagli abiti sporchi e laceri e che per di più non si soleva alla sua statura, si presentava a Clichy la Garonne, presso il padre dello scomparso.

— Sono Cristiano Navarre... disse con debole voce.

Tutti si sono affrettati intorno al nuovo arrivato confortandolo come meglio potevano. Egli recava alla testa ed al volto numerose echimosi. Ma quando gli sono stati chiesti particolari sull'inverosimile silenzio prolungatosi per un mese:

— Non so — egli si è limitato a dire — non mi ricordo. Ma serratutto chiamatemi il casco. Ah! il professore, e il casco!...

Poi si è abbandonato profondamente. L'indomani non si è potuto saperne da lui niente di più: e neppure il fratello che, avvertito, era venuto a cercarlo, potè avere altre spiegazioni. Il Navarre che si lagna continuamente di dolori atroci alla testa e sembra lo mese che qualcuno cerchi di occuparsi di lui. Quando lo si è voluto far salire sull'automobile che doveva ricondurlo a Tours ove abita la sua famiglia, egli è indietreggiato con una indicibile espressione d'orrore:

— No, disse, non in automobile!

A quale tragedia è andato incontro Cristiano Navarre e quale disgrazia lo ha colpito? Date le feroci ricostruzioni sul conto non si è alieni dal ritenere che ci abbia potuto cadere nelle mani di un sadico.

Il crollo di Lione

## L'immobile è stato fatto saltare dalla figlia della proprietaria

**Lione**, 17 mattino.

In seguito al decesso, avvenuto nel pomeriggio di sabato, della signora Grange, il numero delle vittime della esplosione della casa di Ville Urbanne è asceso a 11.

Intanto l'attenzione dei funzionari incaricati della inchiesta era stata attirata dal fatto che fra le vittime era stato ritrovato il corpo di una donna che non abitava la casa. Il corpo era interamente vestito. Il cadavere venne identificato per quello della signorina Sangola, di 43 anni, proprietaria dell'immobile crollato, e che abitava con la madre in un quartiere molto lontano dal luogo della esplosione. La vedova Sangola ha riconosciuto formalmente il cadavere della figlia. Della strana coincidenza avevano colpito i funzionari nel corso della inchiesta, cosicchè la vedova Sangola è stata lungamente interrogata. Essa ha dichiarato che giovedì sera mentre era coricata coll la figlia che si preparava per uscire, l'avevano informata, a quanto ha affermato la teste, che degli sconosciuti volevano incendiare l'immobile di sua proprietà. Allora la signora Sangola si alzò a sua volta e decise di accompagnare la figlia. Quando questa fu giunta in prossimità della casa, lasciò la madre in strada affermando che aveva visto il gerente fermo davanti all'immobile. Dopo alcuni minuti la esplosione si produsse.

La vedova Sangola afferma di non aver visto la figlia, contrariamente a quanto hanno dichiarato certi testimoni, portare un voluminoso pacco. I magistrati si sono recati allora al domicilio della proprietaria per effettuare una perquisizione. L'esame di varie carte trovate in possesso di stabilire che la situazione finanziaria della signorina Sangola, la quale era dedita al gioco ed aveva subito serie perdite, era oltremodo precaria. I funzionari scoprirono inoltre una polizza di assicurazione di 90.000 franchi, presa sull'immobile crollato. L'esame del cadavere della signorina Sangola sembra confermare le impressioni dei funzionari, cioè che possa essere stata essa a provocare l'esplosione. Il suo corpo non era ferito infatti che in un punto solo: la deflazione le aveva quasi staccato la testa dal tronco e la parte destra del volto era nera come se un'esplosione si fosse prodotta a debole distanza. Le braccia presentavano ferite come [illegible] prodotte da scheggie di obici. Il resto del corpo era assolutamente intatto.

Resta da determinare le ragioni che avrebbe avuto la signorina Sangola nel far saltare la sua casa. Forse aveva voluto soltanto appiccarvi il fuoco, per poter riscuotere l'assicurazione. L'ipotesi è avvalorata anche dalle dichiarazioni del gerente, il quale, negando nel modo più assoluto di essersi trovato a quell'ora notturna davanti all'immobile distrutto, disse di avere visto la signorina Sangola nel pomeriggio, cioè poche ore prima dell'esplosione. Essa era in uno stato di estrema sovreccitazione, cosicchè, pensandovi ora, egli pure è persuaso che sia stata essa a fare il colpo.

Ieri sera, infine, messa alle strette, la vedova Sangola ha ammesso di aver saputo la constatazione fatta nel corso dell'inchiesta, ha confessato che era stata sua figlia a metter fuoco alla casa per incassare il premio di assicurazione. Pochi giorni fa le aveva detto che si sarebbe dovuto incendiare la casa di via Lyonnet perchè gli inquilini non pagavano l'affitto e il gerente non era gentile. Preciso che ciò sarebbe stato fatto nella notte dal 13 al 14, alle ore 1. «La sera del 12 mia figlia — essa ha detto — era molto affaticata; ci coricammo alle 20. Alle 21 mi svegliò perchè non poteva dormire, e mi disse: — Vado ora alla mia casa per appiccarvi il fuoco. — Si alzò ed uscì. Ed io la seguii perchè non volevo lasciarla andare sola. Giunte nelle vicinanze della casa, mia figlia mi fece osservare che vi era un uomo fermo davanti allo stabile. Ella allora mi lasciò ed entrò nell'edificio, io ero rimasta una cinquantina di metri indietro. Pochi momenti dopo, prima che mia figlia avesse avuto il tempo di cavare nella casa, si verificò una formidabile esplosione. Aspettai un'ora per attendere mia figlia, ma ella non tornò e capii che doveva trovarsi sotto le macerie».

## La figlia di Mata Hari arrestata per spionaggio
### proclama l'innocenza della madre

**Parigi**, 17 mattino.

Il giornale *The People* di Londra ha pubblicato questo articolo sensazionale:

«La Polizia francese è rimasta stupefatta nell'apprendere la vera identità della bella e misteriosa Vera Oloukoff Ostrogoff, arrestata qualche tempo fa e incolpata di complicità in un affare di spionaggio sulla frontiera dell'est. Il pubblico non sarà meno sorpreso poichè questa giovane donna, che si pretendeva polacca, non è altri che la figlia di Mata-Hari, la famosa danzatrice giustiziata a Vincennes durante la guerra, come spia.

«La giovanetta cominciò col nascondere la sua identità; poi fece una confessione completa. Essa riconobbe di aver lavorato con una organizzazione di spionaggio di cui sette membri sono attualmente in prigione. Essa dichiarò di esservi messa con questa organizzazione per vendicare la morte di sua madre, perchè le autorità francesi le avevano rifiutato l'autorizzazione di mostrare i documenti necessari per provare l'innocenza di Mata-Hari.

«Vera Olga Ostroguff ha narrato che il giorno in cui compì i 18 anni, sua madre le consegnò una busta suggellata. Quel documento, essa ha dichiarato, contiene una lettera di Mata-Hari nella quale questa dichiara solennemente che mai è stata al servizio della Germania, e che se qualche cosa la fosse accaduto, essa incaricava sua figlia di fare tutti i passi necessari per riabilitare la sua memoria e vendicare la sua morte, se avesse dovuto morire come temeva.

«Si chiese alla Vera Olga di mostrare il documento, essa dichiarò di averlo consegnato ai suoi avvocati ed ha firmato una lettera affinchè questi la consegnino alla polizia. Vera Olga ha aggiunto che il suo arresto potrà servire alla revisione del processo di sua madre e provarne l'innocenza».

Alla Direzione della Sicurezza Generale si osserva al riguardo il massimo riserbo, ciò che indurre la Polizia a chiedersi se l'affermazione inglese non fosse poi così esatta. Ma giova ricordare che l'annunzio della esecuzione di Mata-Hari era accompagnato da una nota nella quale era precisato che la gravità dei fatti era tale che il Presidente della Repubblica non aveva creduto di poter usare del suo diritto di grazia malgrado i numerosi interventi prodottisi per via diplomatica in favore di una commutazione.

Il martirio della Cina

## Inondazioni, incendi carestia

**Shanghay**, 17 mattino.

Il livello della piena del Yang-Tse all'Hankeu è ancora aumentato da ieri a quindici metri e sessanta centimetri e nella concessione giapponese che aveva fatto costruire contro la inondazione, vi è ora uno strato di acque di metri 2,00.

L'officina elettrica è stata invasa dalle acque e la città è priva di luce. Siccome del resto la temperatura è considerevolmente aumentata, ciò accresce le sofferenze delle vittime che sono accampate ancora sulle dighe e sugli argini e che sono state coperte dall'ultima piena. Gran numero dei profughi sono annegati.

Altri, che si trovavano sui tetti delle case, sono morti per il crollo degli edifici. Parecchi grandi edifici stranieri del Bund sono crollati. Le inondazioni, gli incendi, la carestia, la miseria, offrono una magnifica occasione di propaganda agli agitatori comunisti, i quali continuano nei loro sinistri disegni, malgrado le precauzioni della polizia.

In parecchi punti è impossibile avere acqua potabile e le epidemie si fanno sempre più gravi. Anche nel Kiang-Su e nelle regioni vicine, aumentano i pericoli. Cinquanta regioni sono inondate e il disastro assume proporzioni formidabili.

*(Petit Parisien).*

## Il desolato appello di un Vescovo missionario

**Biella**, 17 mattino.

E' giunta a Biella, attraverso la transiberiana, una lettera del missionario biellese mons. Giovanni Berutti, originario del vicino Comune di Salussola, e presentemente vescovo di Fengu, una vastissima provincia nel nord della Cina. La lettera, che si rivolge a tutti i Biellesi di cuore, per aiuti e soccorsi, è ricca di interessantissime notizie, sebbene assai tristi, sulla situazione delle popolazioni appartenenti a quel lontano Vicariato apostolico. Il missionario italiano illustra il progresso, sempre crescente, che la religione di Roma in quelle estreme contrade e poi delinea un quadro, a tinte assai fosche, delle disgrazie e delle calamità che sono piombate recentemente in quei paesi.

«In Cina — scrive il missionario — i cambiamenti di scena avvengono quando meno si aspettano. Eccoci nuovamente piombati in condizioni di vita desolanti. Dopo l'insurrezione dei generali del Nord, domata l'anno scorso quando io ero in Italia, avevamo potuto in questo vicariato svolgere il nostro apostolato [illegible] notevoli disturbi. E' vero che i comunisti, in altre province, continuavano le loro orribili gesta devastatrici, uccidendo decine di suore e di missionari; ma nel nostro non ne risentimmo conseguenze. Ma lo scorso mese il panico invase tutti gli abitanti del mio distretto: i comunisti venivano avanti a migliaia. Essi occuparono centinaia di villaggi, arruolando uomini e donne ed uccidendo quanti non volevano o non potevano seguirli. Sui loro passi tutto veniva annientato: giustizia, morale, ordine, proprietà privata, famiglie, religione.

«Il generalissimo Tsiang-Kiaché ha potuto radunare 30 mila soldati, ha iniziato contro i comunisti operazioni a fondo; ma il buon esito della campagna è minacciato, oltre che dalla resistenza dei bolscevichi del Nord, da altri nemici interni che, approfittando della guerra, sono sbucati fuori per combattere il Governo di Nanchino. Canton, con due provincie, si è dichiarata indipendente dal detto Governo e prepara le armi per assalire l'esercito di Tsiang-Kiaché, alle prese coi comunisti. Qui, al Nord, da una settimana sono scoppiate le ostilità di generali, contro i soldati del Governo, dislocati nella regione di Pechino. Ricevo notizie che vari miei missionari hanno già le loro case occupate dai soldati.

«E se questo non bastasse, da una ventina di giorni quasi tutto il mio vicariato è piombato in un'altra grave calamità. Un'inondazione, quale mai si è vista, sta desolando tutta la regione. Città morte sono ripiene di acque; migliaia di villaggi sono scomparsi sotto la piena: i campi coltivati a riso, legumi, granoturco, che dovevano dare il vitto per l'inverno, sono diventati laghi, dove l'acqua si alza quattro o cinque metri. Qui a Peng-Pu si va in barca, per quasi tutte le vie. Sono a migliaia i morti portati via dalle acque; a migliaia i poveretti privi di tutto. E mentre queste disgraziate popolazioni si trovano alle prese con moltitudini di soldati e di briganti, sono, in pari tempo, perseguitati dalle piene e dalle inondazioni, le quali, pur ritirandosi fra due o tre mesi, lasceranno campagne completamente brulle, da cui nulla si potrà ricavare per sanare la fame: esso correrà inoltre il pericolo di essere sedotte dalle dottrine importate dalla Russia comunista, ed allora sarà l'estrema rovina».

La lettera del vescovo italiano si chiude con un caldo appello a tutti i suoi amici biellesi, perchè vogliano, nel limite delle loro possibilità, inviare a quel lontano vicariato, che diffonde la religione di Cristo nel verbo di Roma, aiuti materiali, per lenire, almeno in parte, le sofferenze di quelle popolazioni.

## La Casa del Fascio di Lavagna
### inaugurata dall'on. Lenle

**Genova**, 17 mattino.

A Lavagna, è stata solennemente inaugurata la Casa del Fascio, alla presenza dell'on. Lenle, Commissario Straordinario della Federazione Fascista genovese, del podestà di Lavagna, generale Lisnori, e di altre autorità. Dopo la benedizione dei locali, hanno parlato il Segretario politico di Lavagna cav. Benello e l'on. Lenle, che ha pronunziato un brillante discorso. Poco a Sestri Levante, si è svolta una patriottica cerimonia, ad iniziativa di quella Sezione dei Combattenti, con la commemorazione del S. A. R. il Duca d'Aosta. Dopo una messa in suffragio, al Teatro comunale e alla presenza di una folla numerosissima, l'avv. Remigio Girardi ha commemorato il Condottiero della Terza Armata.

## La chiusura della Quadriennale

**Roma**, 17, mattino.

Il giorno 15, a tre giorni di distanza dalla solenne cerimonia di chiusura ha cessato effettivamente la prima Mostra Quadriennale di arte nazionale. Era stato disposto che per la giornata del 15 l'ingresso fosse gratuito e della concessione hanno approfittato circa cinquemila visitatori che si sono trattenuti a lungo nelle varie sale.

## Il Palio visto dalla contrada dell'Oca alla presenza di Ciano Balbo e Sarrocchi

**Siena**, 17 mattino.

Nel giorno di sabato e ieri, Siena è stata animata da decine di migliaia di visitatori, qui giunti con i convogli ordinari e con treni speciali. Ma non tanto i treni hanno riversato nella città una vera e propria fiumana di viaggiatori, quanto migliaia di automobili, autocarri e autobus, provenienti da ogni parte d'Italia. Il Carro di Tespi lirico ha offerto con *Aida* e la *Bohème* due spettacoli di eccezione, cui hanno assistito circa seimila spettatori, oltre un centinaio nazionale automobilistico. La terza mostra degli avanguardisti toscani sono stati richiami notevolissimi di visitatori.

Ma l'avvenimento più clamoroso e più attraente è stato, come sempre, il Palio. Sin dalle prime ore del pomeriggio di ieri, è incominciato nei rioni la preparazione per la corsa. Molti forestieri si erano dati convegno per assistere alla cerimonia della benedizione dei cavalli e dei fantini, che si è svolta fra il chiassoso entusiasmo dei popolani. Quindi, il rintocco del campanone della Torre del Mangia ha avvisato le comparse delle contrade, di dirigersi verso il Palazzo del Governo, per la rivista che precede la formazione del corteo. Il corteo si è diviso così in quattro gruppi, e ad esso hanno partecipato mazzieri, vessilliferi, gonfalonieri, trombettieri. Dopo aver percorso le varie vie cittadine, la testa del corteo è entrata nella piazza del campo, verso le 17,30, al suono del Campanone della Torre Civica e fra gli applausi della folla. Lo sfilamento è durato circa un'ora. In mezzo ad una festa di colori e giochi di bandiera. La sbandierata finale, con l'alzata contemporanea delle bandiere multicolori, ha formato oggetto di speciale ammirazione.

Pochi minuti prima delle 18, un drappello di carabinieri a cavallo ha percorso, al galoppo, la pista già sbombrata. Un colpo di mortaretto ha annunciato quindi l'arrivo dei dieci cavalli. Le contrade partecipanti erano l'Onda, l'Istrice, la Pantera, la Civetta, il Bruco, il Leocorno, la Selva, il Montone, l'Oca e la Giraffa. La «mossa» è stata data abilmente dal mazziere Ricci e i dieci cavalli si sono slanciati sulla pista. In testa, sono subito andate l'Oca e la Civetta, che si sono scambiate poderose nerbate. Alla volata di S. Martino, dondo l'Oca ha proseguito con netta prevalenza, giungendo prima all'arrivo. Seconda giungeva la Giraffa, seguita a brevissima distanza, dalla Civetta.

La contrada vincitrice conta, con questa, la sua cinquantunesima vittoria. Il delirio dei contradaiuoli è stato indescrivibile: i polpolare rione di Fontebranda è stato in festa per tutta la serata. Le campane sono suonate fino a tardi e la gioia popolare si è manifestata con canti e luminarie, durate tutta la notte.

Fra le personalità, hanno assistito al Palio anche S. E. Ciano, S. E. Balbo e S. E. Sarrocchi.

## Uno spettacolo alla presenza dei Reali a S. Anna di Valdieri

**Sant'Anna di Valdieri**, 17 mattino.

Il teatrino della tenuta reale di Sant'Anna di Valdieri, ove i Sovrani trascorrono, come di consueto, i mesi dell'estate, ha riaperto ieri i suoi battenti con un programma vario eccezionalissimo, auspice ed organizzatrice Sua Maestà la Regina.

Erano presenti, oltre ai Reali, la Principessa Maria, il conte e la contessa Calvi di Bergolo, il principe Colonna, il conte Solaro del Borgo, il conte e la contessa Grisi, il gen. di Bernezzo, il Ministro della Real Casa, conte Mattioli-Pasqualini, la signora Bonaldi, il cavaliere Calvi di Bergolo, varie dame di Corte ed alcuni invitati. Assisteva, inoltre, il personale della reale tenuta al completo.

Lo spettacolo ha avuto inizio alle ore 17 con un concerto di piano e violino: sedeva al pianoforte il maestro Crovesio, mirabilmente secondato dal violinista Della Valle, del Teatro Regio, apprezzatissimi entrambi.

Subito dopo si è prodotta la bimba prodigio Odette Uju, di dieci anni, in una serie di «a solo» di silofono e mandolino, accolti anche questi dalla visibile unanime approvazione dei Sovrani e dello scelto pubblico. Sua Maestà la Regina ha voluto donare, quale segno tangibile del suo alto compiacimento alla giovanissima esecutrice, un orologio d'oro a bracciale. Un pallo di bottoni, pur essi d'oro, ha invece regalato ad un bimbo, per nome Mandrino, che ha chiuso la prima parte del programma cantando tre canzonette piene di sentimento e di semplicità.

Si inizia quindi la seconda parte. Non più musica, ma prestidigitazione, ipnotismo, esperienze di magia nera. E' stato fatto venire appositamente un vero mago da Firenze, il notissimo Bellini, accompagnato ed assecondato nel suo lavoro dalla nota, ottima allieva, mercè la quale egli ha potuto tenere desta per un'ora circa l'attenzione dell'elettissimo pubblico, con una serie di giuochi ed amabili trucchi, creando intorno alle sue giocose mistificazioni una atmosfera di garbato umorismo.

## Le navi scuola italiane ad Amsterdam
### Un brillante ricevimento a L'Aja

**L'Aja**, 17 mattino.

La Divisione della R. Navi scuola «Vespucci» e «Colombo», si è ancorata nel porto di Amsterdam, simpaticamente accolta dalle autorità e dalla popolazione. L'ammiraglio Cavazzani, dopo aver fatto visita alle autorità civili e marittime locali, è giunto all'Aja con una larga rappresentanza degli Stati Maggiori delle due navi ed ha partecipato, ospite del R. Ministro conte Sforni, ad un pranzo alla Legazione cui hanno partecipato il Capo di Stato Maggiore con vari ufficiali della Marina olandese, il borgomastro di Amsterdam con diverse altre autorità, l'addetto navale e il personale della R. Legazione. E' seguito un ricevimento cui sono intervenuti membri del Corpo diplomatico e numerose personalità.

## Un autobus in un canale
### Otto donne gravemente contuse

**Londra**, 17 mattino.

Un omnibus automobile, nel quale si trovavano sedici donne ed un bambino, ha sfondato ieri la ringhiera di Manchester. Dopo aver fatto marcia indietro il pesante veicolo è caduto in un canale. Quando il guidatore potè fermarlo, una parte posteriore era sommersa e gli occupanti si trovavano in pericolo di annegare. Fortunatamente i passanti accorsi in soccorso dei naufraghi sfondarono il tetto dell'omnibus hanno potuto liberarli tempestivamente. Tuttavia otto donne rimaste ferite dovettero essere condotte all'ospedale.

## Una Accademia Argentina

**Buenos Aires**, 17, mattino.

Il Governo provvisorio ha emesso un decreto che crea una Accademia Argentina di Letteratura allo scopo di conservare e sviluppare la letteratura argentina.

Lo stesso decreto nomina i venti membri di questa Accademia.

# SPORT

Le corse all'Ardenza

## «Protagonista» si aggiudica la Coppa Ciano

**Livorno**, 17 mattino.

La giornata di sabato delle corse al galoppo all'Ardenza è riuscita brillantissima dal lato sportivo e da quello mondano. Il record del peso nel quale si muovevano il Ministro Ciano e il Sottosegretario Pizzardi, e le tribune erano affollatissime. Il classico Premio Livorno è stato vinto da Protagonista, montato da C. Watkins. Il cavallo della contessa Medina Visconti ha avuto ragione del suo più diretto competitore, Mantegna di Federico Tesio, negli ultimi cinquanta metri. Ecco i risultati:

Premio Cisternone (L. 5000, m. 1600): 1. Fiumalbo (Capriani, 51); 2. Cola di Rienzo; 3. Giovanna la Pazza, 3/4 di lungh.; 3/4 di lungh. Tot.: 15; 7,00; 6,50.

Premio del Ministero Agricoltura e Foreste (L. 4000, m. 2100): 1. Arcidosso (Prop. 74); 2. Montecristo; 3. Lusignano; 1 lung. e mezzo; 2 lung. Totalizzatore: 10,50; 6,50; 7.

Premio S. Iacopo (L. 5000; m. 1300): 1. Mariannina (Calvani, 44); 2. Ontario; 3. Brixia. Sei lungh., una lungh. Tot.: 16,50; 7,50; 7.

Premio Livorno (Coppa Ciano e lire 25.000, m. 2250): 1. Protagonista (C. Watkins, 59) della contessa Madina Visconti; 2. Mantegna (Caprioli 59) di Federico Tesio; 3. Ardesco; 4. Siccas. Mezza lung.; una lung. e mezzo; una lung. e mezzo. Tot. 19,50; 12,50; 7,50; e 10.

Premio Montenero (L. 5000; m. 1000): 1. Lagarde (Lazzeri, 56); 2. Petrain; 3. Pamela. Mezza lung.; mezza lung. Tot.: 11,50; 7; 8.

Premio Elba (L. 4000; m. 2250): 1. Nella Regina (Romero, 51); 2. Menin; 3. Nyria. Una lung. e mezzo; 3/4 di lung. Tot.: 20, 7; 7; 12.

Le corse in programma nella giornata di ieri domenica hanno avuto i seguenti risultati:

Premio Portoferraio (L. 4000, metri 1000): 1. Broadway (Greco); 2. Munaflu; 3. Fiumelbo. Una incollatura, tre lunghezze. Totalizzatore: 10,50.

Premio del Jockey Club (Lire 5000, metri 1450): 1. Ontario (Bertini A.); 2. Fiorella; 3. Brixia. Mezza lunghezza, 4 lunghezze. Totalizzatore: 11 lire.

Premio Fori (Lire 4000, metri 1000): 1. Petrain (Lazzari); 2. Maruska; 3. Valle Rosa. Una lunghezza, due lungh. Totalizzatore: 15; 9,50; 7.

Premio Pinota (L. 5000, metri 2100): 1. Nella Regina (Romero); 2. Alpe; 3. Fabula; 4. Bibli. Una lunghezza e mezza; due lunghezze e mezza, una incollatura. Totalizzatore: 14; 8; 6,50; 7.

Criterium (Lire 10.000, metri 1000): 1. Festia (L. Bianchi); 2. Huitzinilin; 3. Ottorian; 4. Lucifero. Due lunghezze e mezza; 3/4 lungh.; 2 lungh. e mezza. Totalizzatore: 33; 11,50; 11; 12,50.

Premio Patronesse (una coppa e lire 4000, metri 1450): 1. Accidono (montato dal conte Mario Tolomei); 2. Aquileja; 3. Le Mascotte; 4. Summano. 3/4 lungh.; 1 lungh.; 1 lungh. Totalizzatore: 37,50; 10; 8; 12.

Premio Torretta (Lire 4000, metri 1300): 1. Cola di Rienzo (montato da Watkins); 2. Venafro; 3. Selva. Una incollatura; una testa. Totalizzatore: 13; 8,50; 10.

*Motonautica*

## Le regate di Livorno

**Livorno**, 17 mattino.

Ecco il dettaglio delle importanti gare motonautiche svoltesi oggi a Livorno:

Coppa Doneganì (classe B, fino 350 cmc.): 1. Giulia Orazzo, di Roma, Picchiotti-Evinrude), impiegando a percorrere i tre giri del circuito, pari a chilometri 19,500, 21' 59" 2/5, alla media di km. 53,530; 2. Costa Zenaglia di Genova (Solari-Johnson), in 21' 57" 3/5; 3. Impillini Renato di Genova (Baglietto-Johnson), in 22' 4"; 4. Feltrinelli Stefano di Gargnano (Feltrinelli-Johnson), in 24' 10" 1/5; 5. Corti dott. Giacinto di Chiavari (Solari-Johnson), in 25' Giro più veloce il terzo, signorina Giulia Orasi, in 8' 57" 1/5, alla media di chilometri 56,067.

Coppa Ciano (classe C, fino 500 cmc.): 1. Canepa Manfreda di Roma (Picchiotti-Evinrude), impiegando a percorrere i 4 giri del circuito, pari a chilometri 26, 24' 54" 4/5, alla media di chilometri 62,616; 2. Giacchini Lelio di Roma (Picchiotti-Evinrude) 25' 46"; 3. Serpieri Luigi di Roma (Foggi Agretti-Evinrude), 29' 58" 2/5; 4. Monaco Clelio di Velletri, in 31' 19" 1/5; 5. Pieracci Enrico di Milano (Riva-Vanoni), in 31' 19" 1/5. Giro più veloce il terzo, Canepa, in 6' 2" 4/5 alla media di chilometri 61,498.

Coppa Municipio (classe D, fino 850 cmc.): 1. Monaco Clelio di Velletri (Foggi Agretti-Lucci), impiegando a percorrere i cinque giri del percorso, pari a km. 32,500, 33' 24", alla media oraria di km. 35,084.

2. Feltrinelli Stefano di Gargnano (Feltrinelli-Johnson), in 37' 52". Giro più veloce Ganni, il secondo in 6' 46" 3/5, alla media di km. 37,350.

Coppa Provincia (classe F fino a 1000 cmc.): 1. Venturi Fernando di Roma (Foggi Agretti-Evinrude), impiegando a percorrere i cinque giri del circuito, pari a km. 32,500, 31' 27", alla media di km. 62,001. Giro più veloce il terzo, in 6' 11" 3/5, alla media di km. 62,486.

Campionato Livornese Turismo: 1. Mineral Arturo (Carlesi-Lucci), impiegando a percorrere i due giri del circuito, pari a km. 13, 19' 42", alla media di km. 39,570.

*Tamburello*

## I giuocatori di Empoli
### si affermano nel Torneo di Genova

**Genova**, 17 mattino.

Si è svolto nei giorni di ferragosto alla sferisterio di Genova Sestri, l'interessante torneo nazionale di tamburello per la disputa della coppa biennale «work» organizzato dal Dopolavoro provinciale di Genova.

1. Gruppo Tamburellistico Empolese (Tafani - Zago - Neri - Rombolli 4 vittorie 8 punti; 2. Dopolavoro Valdarno di Firenze (Capitani - Bianchi - Bancompagni e Ceccoli) 3 vittorie 1 sconfitta; punti 6; 3. Sampierdarenese (Capeca - Tasca - Cardona - Ottonello; 2 vittorie, 2 sconfitte, punti 4.

4. Dopolavoro Cornigliano (Conretto - Burlando - Sommariva - Bottaro), 3 sconfitte, punti 1; Dopolavoro Cornigliano (Conretto-Burlando - Sommariva - Bottaro), 3 sconfitte una vittoria e punti 2;

*Atletica*

## Il Veneto batte la Venezia Giulia

**Udine**, 17 mattino.

Al Polisportivo Moretti, si è svolto l'incontro atletico triveneto che è rimasto una vera e propria rassegna dell'atletismo delle Tre Venezie. Nell'incontro, però, si è registrata la defezione delle Venezia Tridentina, ma ciò poco ha tolto al valore tecnico della manifestazione, poichè, purtroppo, la ragione atleticamente è ancora in via di sviluppo. Bisogna premettere che il vento ha handicappato i lanci, mentre ha favorito le corse.

Nell'attesa prova di selezione delle 100 yarde, è venuto a mancare Toetti. Tuttavia Colsamini ha superato il tempo del record italiano. Egli però ha beneficiato del favore del vento, cosicchè la performance non verrà omologata. Facelli, per un contrordine, ha tentato di battere il record italiano dei 200 metri con ostacoli. Egli si è limitato ad una esibizione. La rappresentativa del Veneto ha totalizzato 74 punti e quella della Venezia Giulia 59.

I risultati:

Corsa piana m. 100: 1. Piva, 11"; 2. De Blas.

Metri 800: 1. Furia, 1' 59"; 2. Fredy Jegher.

Metri 5.000: 1. Minut, in 16' 21" 4/5; 2. Pavon.

Metri 100: 1. Giorgio Jegher, in 59" 1/5; 2. Vianello.

Metri 110 ostacoli: 1. Caldana, in 15" 4/5; 2. Giorgio Jegher.

Salto in lungo: 1. Perincich, m. 6,84; 2. Giacchelli, m. 6,54.

Salto in alto: 1. a pari merito Caldana e Palmieri, m. 1,80.

Salto triplo: 1. Palmano, m. 13,30; 2. Antonini, m. 13,26.

Salto con l'asta: 1. Delucchi, m. 3,30; 2. Nesentri, m. 3,10.

Disco: 1. Pighi, m. 42,44; 2. Agosti, m. 39,63.

Giavellotto: 1. Palmieri, m. 53; 2. Dominutti, m. 52,33.

Peso: 1. Pighi, m. 12,39; 2. Contieri, m. 12,14.

Staffetta Olimpionica: 1. Veneta, in 3' 45"; 2. Venezia Giulia in 3' 54" 4/5.

100 yarde: 1. Colsamini, in 9" 7/10; 2. Castelli in 9" 9/10.

## Frigerio e Valenta battuti a Genova

**Genova**, 17 mattino.

Assai interessante è riuscita la riunione atletica organizzata dalla U. S. Lavagna e debitamente approvata dalla Federazione. Le gare di Lavagna hanno messo in buona luce l'ottima forma di Rosero, che ha battuto Franceschini e Malachina, mentre hanno dato lungo a una sorpresa nella marcia di 3 mila metri, nella quale il giovane milanese Gobbati ha battuto Frigerio e Valente. I risultati sono i seguenti:

Metri 100 piani: 1. Montalbetti (San Giorgio), 11 2/5; 2. Giuffrè 11 3/5; 3. Botto; 4. Ribolini.

Metri 100 ostacoli: 1. Cogorno (San Giorgio), 17 2/5; 2. Paganini; 3. Alfonso.

400 metri piani: 1. Spadaccina (San Giorgio), 53"; 2. Garavanta; 3. Gori; 4. Gorreda.

Corsa metri 3000: 1. Bosco Luigi (S. Giorgio), in 9' 6" 2/5; 2. Bocchi (Bologna Sportiva), in 9' 8"; 3. Franceschini (Giglio Rosso di Rivarolo) in 9' 9"; 4. Malachina; 5. Pieracci. Ritirato Davoli, che aveva condotto per metà gara.

Metri 3000 marcia: 1. Gobbati Giuseppe (G. S. Mussolini di Milano), in 14' 4" 4/5; 2. Frigerio Ugo, in 14' 5"; 3. Valente Armando, in 14' 7"; 4. Brignoli; 5. Zini; 6. Cipollini.

## Prove di selezione a Genova

**Genova**, 17 mattino.

Per disposizione della presidenza della F.I.D.A.L. sono stati convocati nel tardo pomeriggio di sabato scorso alcuni atleti, alline di controllare in loro forma esatta sulle 100 yards piane e 440 con ostacoli in vista del prossimo incontro internazionale coll'Inghilterra.

Le due gare sono state contrastate dal vento, mentre per cui gli organizzatori non hanno creduto bene di comunicare i tempi ottenuti. Nelle 440 yards piane si sono provati alle prese De Negri (San Giorgio) e Giacomelli (Giglio Rosso). Il genovese ha vinto bene, con qualche metro di vantaggio. Nell'altra prova Mori (G. F. Torino) ha battuto senza difficoltà il romano Cardarelli.

## Le regate nazionali di Abbazia

**Abbazia**, 17 mattino.

Le gare, presenziate in ambedue

# *Soffrite di debolezza e di inappetenza?*

LA DEBOLEZZA GENERALE E' UN COMPLESSO DI SINTOMI DOLOROSI CHE APRE L'ACCESSO A GRAVI MALATTIE. E' PERCIO' IMPORTANTISSIMA LA SUA CURA SOLLECITA E RADICALE.

La debolezza generale si manifesta nei seguenti modi:

1) Scarsa capacità e attitudine al lavoro, così che insorge rapida stanchezza anche per minime fatiche, tanto fisiche che mentali, ed ogni 2 - 3 - 4 giorni di lavoro occorre farne uno di riposo.

2) Sensazione di dispnea (difficoltà del respiro), di cardiopalmo (palpitazione di cuore), di vertigini;

3) Mancanza di energia, specialmente al mattino nell'alzarsi da letto, sembrando all'individuo di essere più stanco di quando si era coricato.

4) Mancanza di appetito, digestioni stentate, lunghe e laboriose, sensazioni di crampo allo stomaco.

5) Dimagramento progressivo.

6) Colorito pallido, talora giallo-cereo, della pelle e della mucosa delle labbra.

7) Dolori sparsi per tutto il corpo, ma specialmente al capo e al dorso.

8) Insonnia, irritabilità, melanconia.

NON IMPORTA SE AVETE GIA' PROVATO A PRENDERE DEI RICOSTITUENTI, VI CONVERRA' DI PROVARE IL PROTON.

Nella cura degli stati di debolezza generale il **Proton** apporta *costantemente* questi risultati:

1) Senso di benessere generale;

2) Maggiore forza e resistenza alla fatica;

3) Maggiore attività e lucidità mentale;

4) Marcato aumento di appetito, facile digestione;

5) Scomparsa del senso di pesantezza dopo i pasti;

6) Bel colorito del viso;

7) Scomparsa dei disturbi nervosi (insonnia, nevralgie, palpitazione di cuore, facile eccitabilità, oppressione al capo, senso di vuoto nella testa);

8) Aumento di peso del corpo;

9) Parallelo al miglioramento fisico si ottiene un miglioramento psichico. Questo si manifesta colla scomparsa, o coll'attenuazione, dei disturbi psichici inerenti alla debolezza (melanconia, svogliatezza, smemoratezza, ecc.).

*E' dimostrato da innumerevoli esperienze che il Proton è realmente efficace. Ad evitare aggravamento e complicazioni della debolezza generale, conviene l'effettuarne la cura il più sollecitamente possibile.*

*Il Proton è rimedio così adoperato che Voi lo troverete in qualunque farmacia.*

1 - 462